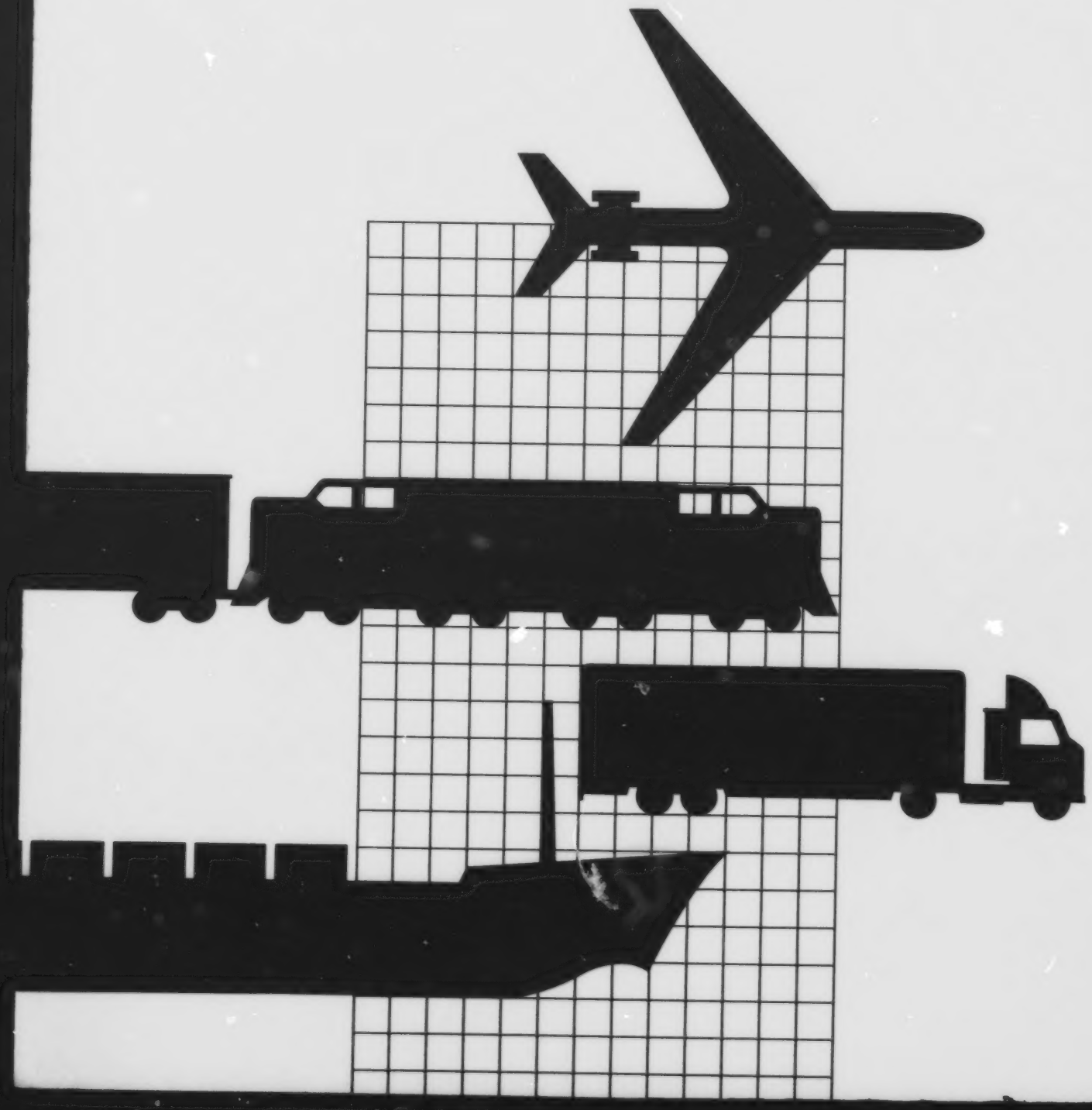
Canada

National Transportation Agency of Canada

Office national des transports du Canada

Annual Review 1988



The First Annual Review of the National Transportation Agency of Canada 1988

89-05722/

Minister of Supply and Services Canada 1989
Catalogue No. TW1-3/1988
ISBN 0-662-56699-8

Printed in Canada

Chairman
National Transportation Agency
of Canada

Président
Office national des transports
du Canada

The Honourable Benoît Bouchard, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa, Ontario

My dear Minister:

I have the honour to present herewith the first annual review of the National Transportation Agency of Canada, made pursuant to section 267 of the *National Transportation Act, 1987*, for the calendar year ended December 31, 1988.

Further to your request of October 17, 1988, the report also contains a special examination of the criteria that could be used to identify essential rail networks which would serve the present and future economic development requirements of any given region.

Sincerely,

Erik Nielsen

Erik Nielsen

TABLE OF CONTENTS

EXECUTIVE SUMMARY 9

INTRODUCTION 13

- Annual Reviews 13
- Scope of this Annual Review 13
- How the Review was Conducted 14

CANADA'S ECONOMIC PERFORMANCE IN 1988 17

RAIL SERVICES 21

- Highlights of 1988 21
- Regulatory Reforms 22
- Industry Structure 22
- Traffic 23
- Competition 25
- Service 30
- Carrier Performance 31
- Network Rationalization 33

TRUCKING SERVICES 37

- Highlights of 1988 37
- Regulatory Reforms 38
- Industry Structure 38
- Competition 41

- Trucking Operations 43
- Carrier Performance 47

AIR SERVICES 49

- Highlights of 1988 49
- Regulatory Reforms 50
- Industry Structure 51
- Industry Operations 56
- Carrier Performance 63

MARINE SERVICES 67

CANADIAN INTERNATIONAL LINER TRADE 69

- Highlights of 1988 69
- Regulatory Reforms 70
- Industry Structure 71
- Conference Operations 71
- Effectiveness of SCEA in its First Year 75
- Impact of SCEA 79

NORTHERN MARINE RESUPPLY 81

- Highlights of 1988 81
- Regulatory Reforms 82
- Industry Structure 82
- Northern Marine Operations 85
- Major Developments 89
- The New Legislation 89

GREAT LAKES PACKAGE FREIGHT 91

- Highlights of 1988 91
- Regulatory Reform 91
- Industry Structure 92
- Package Freight Operations 92

TRANSPORTATION SERVICES FOR DISABLED PERSONS 93

- Highlights of 1988 93
- Survey 94

SAFETY 95

EMPLOYMENT 99

THE AGENCY'S FIRST YEAR 103

- Licensing Matters 103
- Dispute Resolution Processes 104
- Rail Rationalization 106
- Applications For Review 106

APPENDICES 107

EXECUTIVE SUMMARY

The *National Transportation Act, 1987*, the *Motor Vehicle Transport Act, 1987* and the Shipping *Conferences Exemption Act, 1987* brought in a new era of economic regulation for the transportation industry of Canada. This legislative package recognized the importance of transportation in enhancing Canada's competitive edge in the global economy and in promoting the economic growth of its regions. To achieve these ends, specific provisions in the legislation were designed to encourage the development of a new competitive environment, an efficient transportation system that meets the needs of shippers and travellers, and a simplified, accessible and responsive regulatory process.

The Agency's review of the dynamics of the transportation industry in 1988 indicates that the first year of regulatory reform has had a positive impact on the industry's performance and potential.

The broad direction of changes occurring in the structure, operations and marketing of transportation services suggests that the seeds of reform, nourished by a robust Canadian economy, have taken root.

GENERAL OBSERVATIONS IN THE FIRST YEAR OF REFORM

A More Competitive Environment

- Confidential contracting was the principal competitive mechanism utilized by shippers and railways. Over 1,200 confidential contracts were filed with the Agency, representing a wide spectrum of industries. The Agency has established from its Shippers' Survey that over 30 per cent of rail traffic moved under contract in 1988. Seventy-five per cent of rail shippers reported that their contract rates were lower than published rates.

- Over half of the rail users reported that competitive access and dispute resolution provisions were important levers in their negotiations with the railways. One in five shippers indicated that interswitching had a positive impact on their firm.

- The Shippers' Survey indicated that the use of intermodal services went up by about five per cent in 1988. Intermodal services were used, on average, for 15 per cent of shippers' transportation needs. The predominant form of intermodal services reported by three out of four shippers was the truck-rail combination.

- Shippers and carriers both indicated the presence of more trucking firms in all markets in 1988. In the truckload segment, this increased competition came mainly from new entrants; and in the less-than-truckload market, it stemmed largely from the expansion of the operations of existing firms. Increased competition was reported in domestic as well as transborder markets.

- In the airline industry, where deregulation actually began earlier in the 1980's, the development of two large carrier families which link together the operation of national, regional and local airlines has produced two fully-competitive coast-to-coast networks. This consolidation has resulted in intensive competition on heavily-travelled intercity routes and in local-service markets.

- The ranks of independent air carriers grew in 1988 with the addition of new charter carriers and small local-service airlines.

A Move Toward Rationalized Services and Efficient Operations

- In response to the new competitive environment, both CN and CP Rail undertook significant restructuring activities. CN trimmed its balance sheet with the sale of select non-rail assets and the Grand Trunk Eastern line in the U.S.; it ceased rail operations in Newfoundland and announced its intention to abandon its Prince Edward Island network. CP Rail created a new division, Canadian Atlantic Railway, to handle its Maritime operations.

- In the trucking industry, there were consolidations and route structure changes, allowing for broader provision of single line service among regions, and the expansion of operating authorities of established carriers.

- Consolidations and alliances in the air transport industry have intensified hub-and-spoke scheduling which allows major carriers to use their large jets on the higher density intercity routes while their affiliates provide the all-important traffic feed. It also enabled the major carriers to keep passengers on-line for as much of their journey as possible and thereby increase revenues.

- Canada's airlines embarked on major re-equipment programs to provide flexibility in fleet deployment and lowest possible operating costs.

- In 1988, ocean carriers offered comparable sailing frequencies and transit times between Canadian and foreign ports, and many shipping lines introduced larger vessels into service.

An Increased Level and Array of Services for Shippers and Travellers

- Over a quarter of the shippers surveyed reported an improvement in the quality of rail services in 1988. Operationally, both CN and CP Rail cut the length of many of their trains to improve their on-time performance. Both railways are also trying to improve their intermodal services.

- With regard to air services, all regions of the country experienced increased service levels in terms of additional flights, capacity and competition.

- The air cargo industry offered increased capacity and convenience through expansion of its route networks, additional frequencies and new equipment.

- In terms of trucking, the vast majority of respondents to the Shippers' Survey reported that services provided by for-hire trucking firms had improved or remained stable in 1988. Shippers also rated very highly the services provided by the truckload and less-than-truckload sectors.

- Shipping lines serving Canada introduced new equipment as well as altering sailing schedules and space chartering agreements.

The Maintenance of Safety Standards in Transportation

- With respect to 1988, there was an improvement in the train accident rate. The accident rate for Canadian commercial air services remained almost unchanged since 1983.

Responsive Turn-Around Times for Regulatory Processes

- There were 185 applications for new or amended domestic air services to, from or within northern Canada. Forty-six of these (25 per cent) were processed within 90 days and the majority, 117 (63 per cent), took between 90 and 120 days.

- About 70 per cent of applications for authority to operate domestic services in southern Canada were processed in 30 days or less.

- The statutory requirement to issue air licences by December 31, 1988 to replace those that had been issued pursuant to the previous legislation was completed. A total of 1,638 domestic and 1,376 international replacement licences were issued.

- The Agency received and dealt with 278 formal and informal complaints regarding numerous aspects of services provided by air carriers. It took an average of 57 days to handle these cases; 59 of these were dealt with in less than 15 days.

- About 35 rail-related complaints or applications plus over 40 Ministerial referrals regarding service-related matters were dealt with by the Agency. The majority of these cases were completed within the statutory time limits while a few are still in progress.

- The Agency received 41 complaints respecting transportation services for the disabled, 60 per cent of which were dealt with in less than 2 months.

There are promising results after the first full year of regulatory reform; however, it is too soon to assess the full impacts of the reform. This is evident in the lack of familiarity with the new legislation noted in the transportation community, particularly among users.

INTRODUCTION

ANNUAL REVIEWS

The National Transportation Agency must review the operation of the new transportation legislation and report to the Minister each year for four years.

Canada's new transportation legislation — the *National Transportation Act, 1987* (NTA), *Motor Vehicle Transport Act, 1987* (MVTA) and *Shipping Conferences Exemption Act, 1987* (SCEA) — was designed to promote a more dynamic and competitive transportation environment. Economic regulation has been reduced with the aim of developing a transportation network that serves the needs of shippers and travellers and promotes economic growth in all regions of the country.

Specific provisions in the legislation ensure that an assessment of the effectiveness of the legislation be made on a continuing basis.

The *National Transportation Act* requires annual reviews for the years 1988 to 1991 and that the Agency provide the Minister of Transport with its review by May 31 of each year. The Minister must then table the review in the House of Commons and the Senate within 15 sitting days. Once tabled, the reviews are made public. In addition, a comprehensive review will be carried out in 1992.

The reviews are intended to inform the government how the legislation is working.

SCOPE OF THIS ANNUAL REVIEW

The annual review must consider both national and regional impacts of all legislation pertaining to the economic regulation of transportation. The *National Transportation Act* identifies several specific matters to be considered. These include:

- changes in prices and levels of service offered to shippers and travellers;
- changes in structure, performance and employment levels in the transportation industry;

- the new Agency's record in handling complaints, applications, etc.;
- effects of "competitive line rates" on railway companies;
- abandonments of railway lines.

The Minister of Transport may also refer additional matters for the Agency to consider in the annual reviews. For the 1988 review, the Minister requested the Agency to include an examination of criteria that could be used to identify rail networks essential to the economic development of any given region in Canada.

HOW THE REVIEW WAS CONDUCTED

This review is based on information from a comprehensive array of government and industry data sources, supplemented by an extensive survey program.

Since this was the first review to be conducted by the Agency, considerable emphasis was placed on developing monitoring tools which would provide reliable and comprehensive information on transportation in Canada.

Consultations were held with corporations, associations, groups and governments to make them aware of the Agency's review function and to invite their cooperation and participation in the process.

Agency staff reviewed existing government and industry information sources to determine what new information would have to be gathered. Because the situation was found to be different for each mode of transportation, the Agency tailored its monitoring plan to each mode taking into consideration concerns about timeliness, confidentiality and completeness of existing information.

The latest available institutional data were provided by many government departments and agencies, even though figures were often in preliminary or year-to-date form. These departments included Statistics Canada, Transport Canada, Consumer and Corporate Affairs, Labour Canada, Canada Labour Relations Board, Investment Canada, Office of the Superintendent of Bankruptcy, Ports Canada, Canadian Aviation Safety Board, and the Agency itself.

Industry sources were primarily the carriers — railways, airlines, trucking and marine transport companies — as well as information from the Official Airline Guides and Airline Tariff Publishing Company.

Numerous consultations were held with shippers, carriers, provincial/territorial governments, industry associations, consumer groups and other parties. Some interested parties submitted their assessment of the impact after a year of reform to the Agency's attention.

Contracted studies were arranged with the Atlantic Provinces Transportation Commission, Transmode Consultants, and the Canadian Industrial Transportation League.

The almost total lack of current information on transportation users led to the development of the Agency's survey program, covering shippers, freight forwarders, shipping conferences, motor carriers, air travellers, travel agents and northern communities.

The 1988 Shippers' Survey targeted shippers using all transport modes and was carried out with the cooperation of 19 industry associations:

Canadian Chemical Producers' Association

Canadian Exporters' Association

Canadian Fertilizer Institute

Canadian Importers Association

Canadian Manufacturers' Association

Canadian National Millers Association

Canadian Pulp and Paper Association

Canadian Shippers' Council

Coal Association of Canada

Council of Forest Industries of British Columbia

Grocery Products Manufacturers of Canada

Mining Association of Canada

Motor Vehicle Manufacturers' Association

Propane Gas Association of Canada Inc.

Retail Council of Canada

Ontario Petroleum Association

Quebec Lumber Manufacturers' Association

Quebec Mining Association

Sultran

A strong response rate produced almost 600 returns, resulting in a shipper information base covering all major primary and manufacturing industries and over 10,000 production, distribution and/or retail facilities. It also provided a representative sampling of shippers by region, modal use, and size of firm.

Air transport surveys were distributed to members of the Commercial Travellers' Association (CTA), travel agents belonging to the Alliance of Canadian Travel Associations (ACTA), and representatives of communities and Indian bands located in northern Canada. More than 1,800 responses were received, providing a valuable reading of Canadian views on the prices, service levels and quality of air services.

The review for trucking was conducted both in person and by mail.

An extensive interview program covered over 100 motor carriers, as well as provincial, regional and national trucking associations, provincial licensing boards and transportation ministries, tariff boards, and owner/operator associations. Provincial governments and trucking industry associations were consulted in the selection of carriers to ensure a representative sampling.

Marine surveys on SCEA-related issues were completed by all shipping conferences serving Canada on major trade routes. Another survey, conducted with the endorsement of the Canadian International Freight Forwarders Association (CIFFA), produced a substantial representation of that segment of the industry.

Consultations with northern shippers using resupply services in the Athabasca and Mackenzie systems were supplemented with a questionnaire sent to northern communities, Indian bands, federal and territorial governments, and northern businesses.

CANADA'S ECONOMIC PERFORMANCE IN 1988

Canada is a trading nation that must be competitive in international markets to grow and prosper. Accordingly, its transportation system plays a key role in the movement of raw materials and industrial goods over vast distances and difficult terrain to reach foreign and domestic markets. It also plays an important role in the transportation of business travellers and tourists.

The efficiency of Canada's transportation system has a direct impact on the economy; likewise, changes in international and domestic markets that shape the country's overall economic performance inevitably impact on the transportation system.

This overview of Canada's economic performance in 1988 reflects a variety of assessments published by authoritative sources in both the public and private sectors. It sets the context in which the transportation industry operated, and identifies some of the important economic factors that influenced its performance.

Robust growth in the Canadian economy, as well as those of its major trading partners, resulted in strong demand for transportation services in 1988.

Gross Domestic Product

The healthy rate of growth of the Canadian economy in 1988 - largely domestically based - came from business non-residential expenditures and output gains among service-producing industries. Real Gross Domestic Product increased by 4.5 per cent in 1988, a higher rate than expected.

The strong increase in plant and equipment investment, under way since early 1987, was

sustained by the business sector. The strength in investment was bolstered by a strong corporate financial position, capacity constraints in many industries and the solid performance of the Canadian economy. Increased spending was observed in all sectors and most industries in 1988, the most notable turnaround being seen in the oil and gas industry.

The growth in service-producing industries came from community, business and personal services, retail trade and the communication industries.

Capacity Utilization

With the strong pace of activity, capacity utilization was high in industries such as fabricated metal, electrical and non-metallic mineral products, primary metals, and furniture and fixtures. Canada's resource and heavy manufacturing industries operated at high levels.

Following strong growth in 1987, capacity utilization rates for durable goods manufacturers stabilized in 1988. In resource-based manufacturing industries such as pulp, newsprint, steel and petrochemical sectors, further output gains were limited by capacity constraints.

Consumer Expenditures

After stalling in the first quarter, consumer spending picked up with the growth in disposable income, resulting principally from the implementation of Stage One of Tax Reform and the consequent reduction in the average personal tax rates.

The rebound in consumer spending translated into increased retail and wholesale sales.

Inflation

The rate of inflation remained relatively stable in the four per cent range during 1988, with transportation exerting a downward pull on the Consumer Price Index.

Upward pressure on prices came from housing as new housing prices and mortgage interest costs increased. Price increases were recorded for copper and copper products, nickel, zinc and precious metals. Automobiles and paper products also experienced price increases.

Prices of petroleum and coal products, potash and lumber decreased. Notwithstanding the softening in oil prices, inflationary pressures were building up as a result of capacity constraints and tight labour markets.

The increase in the transportation price index (1.9 per cent) indicated a slower growth trend than the one observed in previous years, with gasoline prices and air fares being the main contributors to this trend.

Canadian Dollar

The Canadian dollar rose to its strongest position since 1981. The strengthening of the Canadian dollar resulted from the anti-inflationary stance adopted by the Bank of Canada, buoyant economic activity and rising commodity prices. As a result, the Canadian dollar appreciated against the currencies of some other industrialized countries.

External Trade

Merchandise exports and imports continued to surge ahead in 1988, led by the significant increase in the imports of machinery and equipment attributable in part to the increase in imports of aircraft and other transportation equipment and the rise in imports of other machinery and equipment (e.g. air conditioning and refrigeration equipment, switching and protection mechanisms, and furniture and accessories).

The exports of automobiles, trucks, newsprint and wood pulp recorded the highest levels and largest increases in 1988. Exports of aluminum and precious metals increased; the strong performance of these sectors was accompanied by higher prices. Despite the drought, exports of wheat increased, in value terms, due, in large, to an increase in price. Exports of motor vehicle parts, crude petroleum and lumber posted the largest declines.

Regional Balance

Canadian economic activity was more balanced among regions and industries. The boom in non-oil commodity prices strengthened growth in the resource-producing western and Atlantic regions.

Oil and gas exploration and development in western Canada have recovered from the depressed level of early 1987.

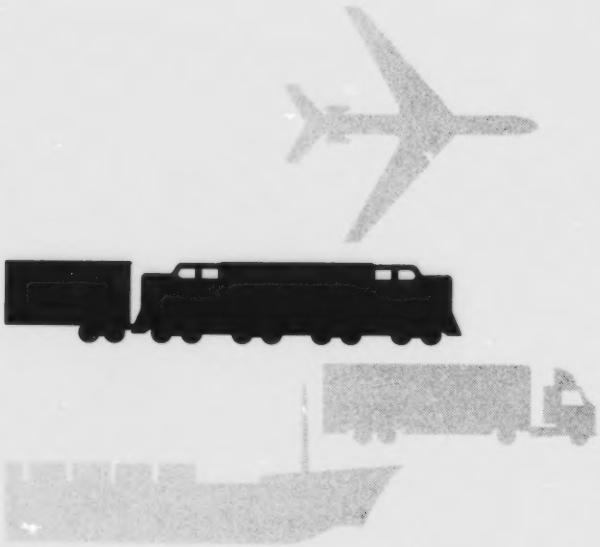
Given the strength of the pulp and paper sector, the healthy growth in primary metals and metal fabricating and their greater economic diversification, the economies of Quebec and Ontario had another year of strong growth.

World Economy

The world economy registered a more solid performance in 1988 than expected. The acceleration of growth in industrial economies resulted from sharply higher investment spending and from increased consumer spending, the latter being sustained by lower inflation and rising employment.

This buoyant economic environment meant positive developments for a trading country like Canada. Much of the sustained growth occurred in the economies of Canada's key trading countries — the United States, Japan, West Germany, the United Kingdom and France.

All in all, the growth of the Canadian economy and that of its key trading partners resulted in a strong demand for all transportation services in 1988.



RAIL SERVICES

HIGHLIGHTS OF 1988

Traffic

CN carried a record volume of traffic while CP Rail reached its second-highest level; bulk shipments of coal and potash were strong with grain hauls down due to a prolonged drought.

Restructuring

CN trimmed its balance sheet with the sale of select non-rail assets and the Grand Trunk Eastern line in the U.S.; it also ceased rail operations in Newfoundland and announced intentions to abandon its Prince Edward Island network.

CP Rail restructured its organization with the creation of a new division, Canadian Atlantic Railway, to handle its Maritime operations.

Effects of New Legislation

By year-end, widespread use of confidential contracts had reached levels where one-third of CN's and one-half of CP Rail's traffic (excluding statutory grain) were under contract.

Surveys of rail shippers confirmed the effectiveness of competitive access and dispute resolution provisions on their negotiations with railways.

The Minister of Transport requested the Agency to undertake an examination of criteria that could be used to identify rail networks essential to the economic development of any given region in Canada.

Equipment/Operations

A federal arbitrator imposed conditions on the operation of cabooseless trains by CN and CP Rail. The two railways appealed the order and in March 1989 the Federal Court ruled the conditions invalid and severed them from the arbitrator's order.

REGULATORY REFORMS

The *National Transportation Act, 1987* contained a number of provisions to reduce regulatory burdens on the railways and generally foster a more competitive environment.

Rail Provisions

The legislation permits confidential contracts, provides shippers with improved competitive access options, and streamlines the rail line abandonment procedure.

Under the new Act, railways can enter into confidential contracts with shippers, providing rates and terms tailored to individual shipper circumstances. The Act also abolished the former right of railways to set rates collectively.

Competitive access options give shippers access to more than one railway. The new provisions extend rail interswitching limits from 6.4 kilometres to 30 kilometres. Captive shippers located beyond interswitching limits may, in certain circumstances, obtain a competitive line rate to move their traffic to the nearest interchange for transfer to a competing railway.

The new Act provides a streamlined rail line abandonment procedure as well as new alternatives, such as transferring lines to independent operators, and the funding of improvements for alternative transportation facilities.

Dispute Resolution Mechanisms

The legislation provides for mediation and arbitration services as well as public investigations to settle disputes between shippers and carriers.

Voluntary mediation is available to shippers and carriers for disputes concerning rates or conditions with results not binding on the parties.

Final-offer arbitration applies to the domestic shipment of goods by air and non-grain traffic by rail, and is binding on both parties for one year.

Public interest investigations may be held in cases where the disputes have a much broader impact. This provision applies to domestic cargo shipments by air, all rail freight traffic with the exception of grain moved under the *Western Grain Transportation Act*, northern marine resupply traffic, and commodity pipeline movements.

INDUSTRY STRUCTURE

The rail freight industry is dominated by two transcontinental railways, CN and CP Rail.

The Canadian rail freight industry plays an important role in the Canadian economy transporting hundreds of millions of tonnes of traffic a year. The industry is comprised of 18 railways; however, the two transcontinental railways, CN and CP Rail (Class I railways), account for most of the activity. In terms of output, CN is approximately 20 to 30 per cent larger than CP Rail and even larger in terms of assets and employees. Each of the other 16 railways (Class II) engaged in freight services generate annual freight revenue ranging from a few million dollars to a few hundred million dollars. Generally, these railways fall into one of three categories:

- regional railways such as the British Columbia Railway, Algoma Central, Ontario Northland Railway, Quebec North Shore and Labrador which originate traffic almost entirely from mines and forests;
- lines which belong to subsidiaries of U.S. railways such as Burlington Northern, Conrail and CSX Transportation;
- terminal or switching railways which carry traffic to or from industries located on their lines to the main lines of CN and CP Rail such as Essex Terminal Railway and Southern Railway of British Columbia.

CN and CP Rail and a number of the smaller railways come under the provisions of the *National Transportation Act, 1987*. Included in this group are Quebec North Shore and Labrador, Algoma Central, Nipissing Central (the Quebec line of Ontario Northland Railway), Essex Terminal, and the subsidiaries of the U.S. railways. Other companies such as British Columbia Railway come under provincial jurisdiction.

This review concentrates on the activities of the two dominant carriers, CN and CP Rail.

TRAFFIC

Carload Traffic

In 1988, CN carried a record volume of traffic and CP Rail transported the second largest tonnage of traffic ever, about three per cent less than the peak reached in 1987.

Over the last two decades, CN and CP Rail traffic has grown at an annual rate of between one and two per cent to total 204.3 million tonnes in 1988. The pattern of growth, as Figure 3.1 illustrates, has not been even from one year to another because the ups and downs of the economy have an impact on railway traffic. For example, the economic downturns of 1975 and 1982 resulted in substantial drops in traffic levels. Because fixed costs represent a high proportion of railway expenses, the swings in traffic have a noticeable effect on net income. An upturn in the economy translates into increased demand for rail services; fixed costs can then be spread across more units of traffic and net income grows significantly. The converse is also true.

Though rail traffic has grown slowly over the years, its composition has changed considerably. Bulk commodities such as coal, potash, lumber, sulphur, pulpwood chips, gypsum, woodpulp and newsprint have grown to the point where they now comprise 50 per cent of total traffic excluding statutory grain shipments. Most of this bulk traffic is destined to offshore markets or to the United States.

There has also been significant growth in intermodal traffic to the point that, in volume terms, it is the second most important non-grain traffic after coal. This growth has come from the continuing increase in the use of containers in international commerce.

CN carried record tonnage in 1988 and CP Rail had its second best traffic year, being only three per cent off the peak reached in 1987. These results come from strong export shipments of non-grain bulk commodities and increases in container traffic. Figures 3.2 and 3.3 illustrate the growth in selected bulk commodities for CN and CP Rail, respectively.

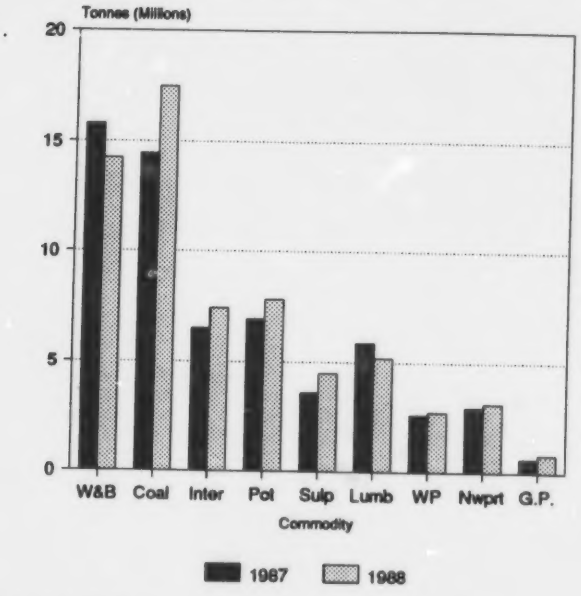
FIGURE 3.1: TOTAL FREIGHT CARRIED

Source : Railways' Annual Reports filed with the Agency.

A closer look at selected commodity movements of each railway in 1988 indicates the following:

- Grain traffic declined significantly as a result of the drought experienced in the Prairies in the summer of 1988. The impact was greater on CP Rail as it serves more of the affected area than CN.
- Coal traffic set a new volume record, with each railway transporting three million tonnes more during the year. This growth was caused by increased demand from Japan and Korea for metallurgical coal to use in their steel industries. Normally, the Japanese would rely more on Australian mines to meet their requirements but labour problems in Australia and coal contract negotiations between the two countries caused the Japanese to turn to sources in other countries.

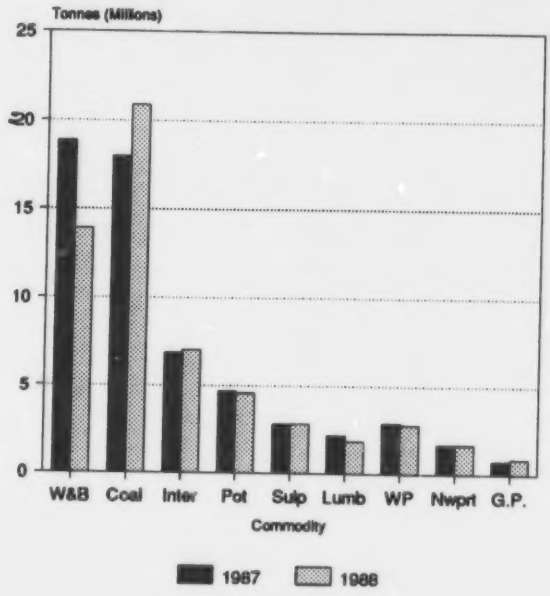
FIGURE 3.2: CN TONNAGE BY SELECTED COMMODITY



Legend: W&B = Wheat & Barley; Inter = Intermodal; Pot = Potash; Sulp = Sulphur; Lumb = Lumber, WP = Woodpulp; Nwprt = Newsprint; G.P. = Groundwood paper.

Source: CN's Annual Reports with the Agency.

FIGURE 3.3: CP RAIL TONNAGE BY SELECTED COMMODITY



Legend: W&B = Wheat & Barley; Inter = Intermodal; Pot = Potash; Sulp = Sulphur; Lumb = Lumber, WP = Woodpulp; Nwprt = Newsprint; G.P. = Groundwood paper.

Source: CP's Annual Reports with the Agency.

- Potash and sulphur shipments were each up by close to a million tonnes for CN, whereas for CP Rail potash tonnage was down slightly at year-end and sulphur traffic showed no growth.

- Lumber traffic was down throughout the year because of lower housing starts in the United States and the surtax on imported lumber. CN's decrease was larger because it transports three times more lumber than CP Rail.

- The pulp and paper industry had a record year. Rail traffic generally remained strong with decreases being explained by market and modal shifts. Woodpulp, newsprint and groundwood paper shipments all increased for CN, whereas for CP Rail, woodpulp and newsprint traffic decreased and groundwood paper traffic grew.

- Finally, automotive traffic increased for both railways. While the increases were not as large as for some of the other commodities, the impact on total revenues is important. The revenue received per tonne of automotive traffic is several times higher than for other commodities.

Intermodal Traffic

Intermodal traffic increased.

Both CN and CP Rail continue to place emphasis on the development of intermodal services to meet the needs of their customers.

The increase in intermodal traffic during the year was due solely to the transportation of more marine containers. Trailer-on-flat-car traffic was down for both railways.

Shippers who used intermodal services reported that, on average, 15 per cent of their traffic moved in this way. Three-quarters of these shippers indicated that they utilized the truck-rail combination. Shippers most frequently used freight forwarders when they relied on intermediaries to make some or all of their intermodal arrangements.

COMPETITION

Confidential Contracts

Confidential contracts stand out clearly as a major success story for both shippers and railways.

Shippers and railways took advantage of the confidential contract provision, signing 1,223 contracts in 1988. Of that number, over 51 per cent were filed by CP Rail, 30 per cent by CN and the balance involved one of the other rail carriers operating in Canada — i.e. Algoma Central Railway, Burlington Northern Railroad Company, Consolidated Rail Corporation, CSX Transportation, Kansas City Southern, Norfolk and Western Railway Company, Southern Railway System and Wisconsin Central Ltd.

Rate of Filing

CN and CP Rail together filed over 100 confidential contracts a month between September and December.

An examination of the contract summaries revealed that confidential contract filing started out slowly but grew to a point where the two railways were filing over one hundred contracts a month in the last four months of the year. Further, many contracts signed later in the year were backdated to the beginning or to a point earlier in the year. Most of CN's and CP Rail's confidential contracts were signed with shippers for a duration of one year or less and only a small number were for a period of more than two years. CN signed proportionately fewer short term contracts (less than six months) and more two to three year contracts than CP Rail.

The use of confidential contracting caught on much more rapidly in Canada than in the United States where such contracts were first introduced in 1980. It is likely that through trade with the U.S., Canadian shippers and railways gained considerable contracting experience in dealing with American railways and they were able to apply this to the Canadian legislation.

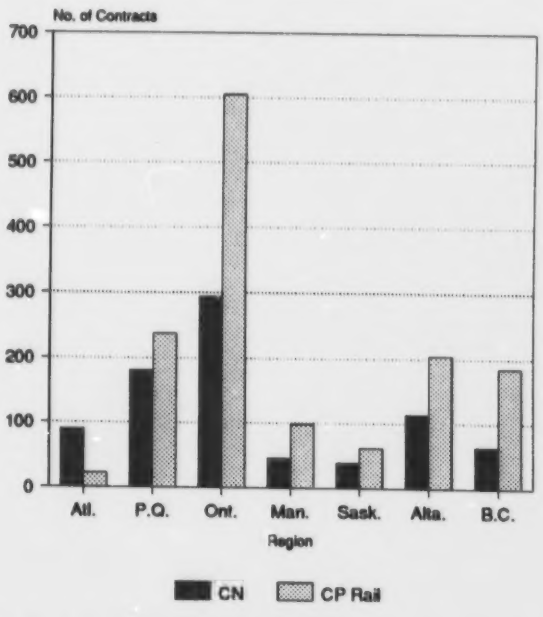
Traffic Carried under Contract

A substantial proportion of rail traffic was moved under confidential contract by year's end.

Another indication of the importance of confidential contracting is the volume of traffic moved under such contracts. CN estimates that a third of its tonnage (net of grain carried under the *Western Grain Transportation Act*) was under contract at year's end and CP Rail estimates that a half of its traffic (net of WGTA grain) was under contract. The Agency has estimated, from its survey, that over 30 per cent of rail traffic moved under confidential contract in 1988. All of these figures are evidence that the confidential contract provision was used extensively and successfully.

More than half of the origins reported in CN and CP Rail confidential contracts were in central Canada, with two-thirds from Ontario (Figure 3.4). A large proportion of contract origins in Ontario and Quebec were paired with destinations in the four Western provinces.

FIGURE 3.4: CONTRACT ORIGINS FOR CN AND CP RAIL



Note: For those contracts which contain more than one origin and/or destination, one origin is counted for each origin-destination pair contained in a contract. As a result, the total number of origins is greater than the number of contracts.

Source: Confidential contract summaries filed with the Agency.

Origins in Alberta and British Columbia were the next most frequent and were often paired with destinations in central Canada. Origins in Atlantic Canada appeared ten per cent of the time in CN's contracts but much less frequently in CP Rail's, the difference being explained by CN's greater presence in the region.

In addition to inter-regional movements, confidential contracts were often used for the transportation of goods within provinces or regions and this was most prevalent in Ontario.

Extensive use was also made of confidential contracts for transborder movements with about one-sixth of the origins and destinations listed in the contracts of *all* railways being points in the United States. Most transborder shipments to the United States were destined for the mid-western states; the destinations of transborder shipments to Canada were mostly in Ontario and Quebec with the exception of some movements between the western States and British Columbia. A quarter of the United States destinations are paired with United States origins.

Commodities Carried under Contract

Confidential contracts were accessible to all types of industries.

Confidential contract summaries and shipper survey results indicated that commodities from a wide spectrum of industries were moved under confidential contracts in 1988. This confirms the accessibility of the provision to all types of industries. However, some industries signed more contracts than others. Products from the chemical, food, lumber, pulp and paper, and mining industries accounted for 60 per cent of the commodities listed in CN's and CP Rail's contracts.

The origins and destinations listed in the confidential contracts for these commodities are representative of the traditional distribution patterns of the industries. For example, chemical products had origins in the production provinces of Ontario, Alberta and Quebec and market destinations in all other provinces and the United States, and food products mainly originated in central Canada with destinations in all other provinces. Further, lumber originated most often in the producing provinces of British Columbia, Alberta and Quebec and was destined to markets in the United States and other provinces, and pulp and paper products mainly originated in Quebec, Ontario and British Columbia with destinations in the United States and other provinces.

Size of Shippers

Confidential contracts were accessible to all sizes of shippers.

Using the number of employees as an indicator of shippers' size, survey results show that confidential contracts were accessible to all sizes of shippers. Almost half of the shippers indicated that they had been approached by a Canadian railway in 1988 to negotiate a contract.

Firms of all sizes stated that the railways had contacted them, but more large companies reported this than small ones. This is not surprising since the railways would give priority to contracts with large volume shippers.

The beneficial effects of confidential contracts were reported by firms ranging from under 50 employees to those with a workforce in the thousands. Numerous small shippers who moved traffic under confidential contract reported that they had been approached by a railway to negotiate the contract, and that they had achieved lower contract rates.

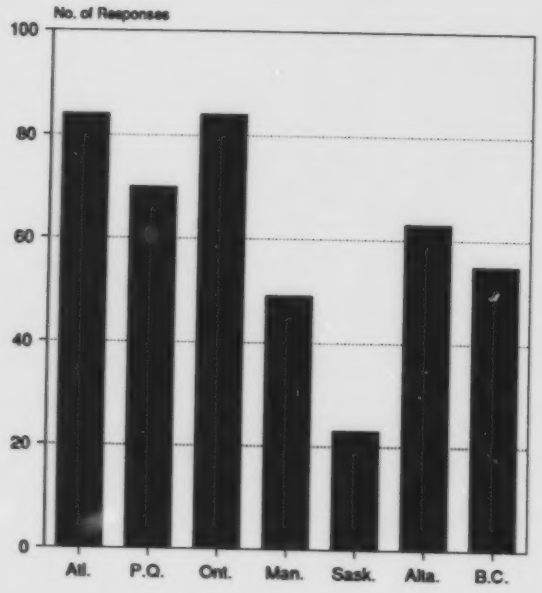
Impact on Rate Levels

A majority of shippers surveyed reported that their contract rates were lower than published rates.

When asked to rank the factors that prompted them to enter into a confidential contract, shippers identified 'rate concessions' as the number one motivating factor. Next in importance were 'confidentiality' and 'rate guarantees'.

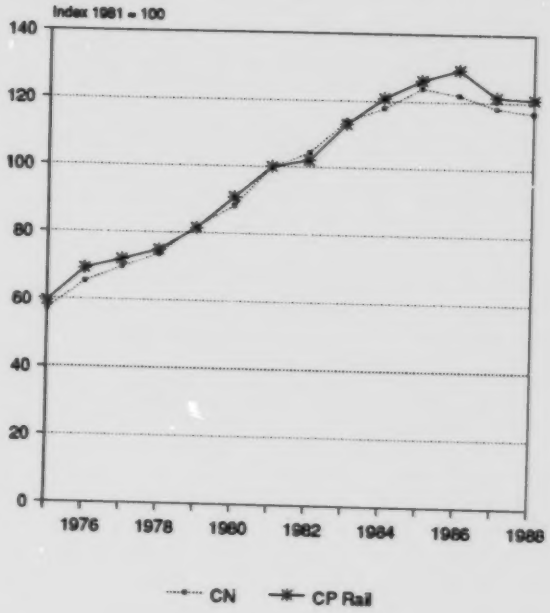
In the survey, the majority (75 per cent) of rail shippers with confidential contract traffic reported that their contract rates were lower than published rates. As Figure 3.5 demonstrates, shippers who obtained a lower rate under a confidential contract were well represented in all regions. However, not all traffic moved under confidential contracts, and not all contract traffic moved under lower rates.

FIGURE 3.5:REGIONAL PRESENCE OF SHIPPERS REPORTING CONFIDENTIAL CONTRACT RATES LOWER THAN PUBLISHED RATES



Source : NTA Shippers' Survey

FIGURE 3.6: REVENUE / TONNE-KILOMETRE FOR CN AND CP RAIL



Source: Railways' Annual Reports filed with the Agency.

Both major railways, as illustrated by Figure 3.6, experienced only a slight decline in their revenue per tonne-kilometre in 1988. This measure, which is a crude indicator of rate levels, shows that on average the rate level decreased. However, this reflects the influence of many factors such as market forces, shifts in traffic mix and distribution patterns, shifts in trade, and changes in cost of operation as well as the new legislative rail provisions.

Both railways stated in their submission that the new legislation impacted on railway prices and caused revenue attrition. CN indicated that overall price increases were limited to one per cent and CP Rail stated that there were strong pressures to reduce prices by shippers and international markets.

Carriers' Perspective

Railways positive towards confidential contracts.

In its submission, CN stated that "the ability to enter into confidential contracts is the most positive new practice that has developed in 1988 and CN expects to continue to use this key marketing tool to negotiate with shippers mutually beneficial services agreements in the years to come". CP Rail, in its submission, pointed out that "it is significant that the most market oriented of the Act's provisions — confidential contracts — have been so widely accepted by shippers".

Shippers' Perspective

Shippers also positive towards confidential contracts.

Over half of the rail users surveyed rated the impact of confidential contracts on their firm as

either being positive or very positive. Almost all the other respondents were either not involved in negotiations in 1988, were unable to reach an agreement, or signed a contract under terms less attractive than those they expected.

Shippers with contracts also reported that they moved, on average, 60 per cent of their traffic under contract, indicating that it was not necessary to commit all rail traffic to a contract to strike a deal and that volume was not the only factor in negotiations.

The latter point is confirmed by the fact that those shippers having only a small portion of their traffic under contract had a positive assessment of contracts. Firms shipping less than ten per cent of their volume under contracts through to those shipping all of their rail traffic under contract indicated that contracting had been positive for them.

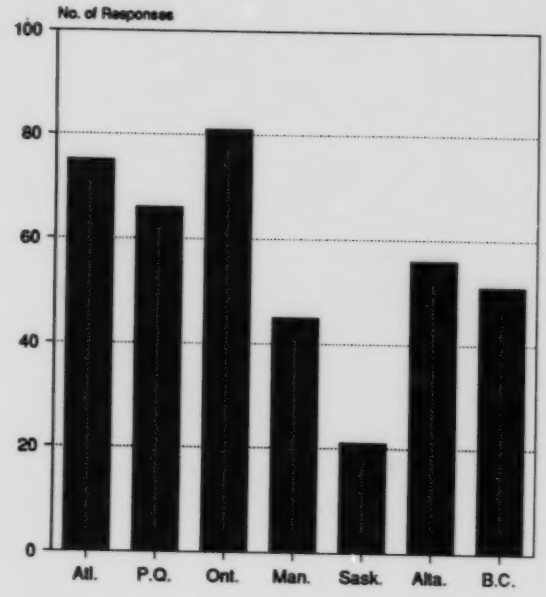
Benefits of contracting appear to have been shared by shippers from all types of industries. However, firms from the paper, lumber, chemical, food, and mining industries most frequently indicated that contracting had positive results. This is not surprising given that products from these industries appeared most often in confidential contract summaries. Shippers reporting favourable responses, as Figure 3.7 demonstrates, were well represented by a presence in all regions.

Summary

Confidential contracts a success.

Confidential contracts were a major success story in 1988. Shippers and railways were quite active in signing a large number of confidential contracts — more than many anticipated — covering a wide range of commodities moving to, from and within all regions of Canada. Both shippers and railways indicated satisfaction with the competitive benefits offered by confidential contracts. In fact, shippers most frequently ranked confidential contracts as number one in rating which factor was the most important in achieving competitive rail rates.

FIGURE 3.7:REGIONAL PRESENCE OF SHIPPERS REPORTING A POSITIVE IMPACT OF CONFIDENTIAL CONTRACTS



Source : NTA Shippers' Survey

Competitive Access and Dispute Resolution

Over half the rail users surveyed reported that competitive access and dispute resolution provisions had an effect on their negotiations with the railways.

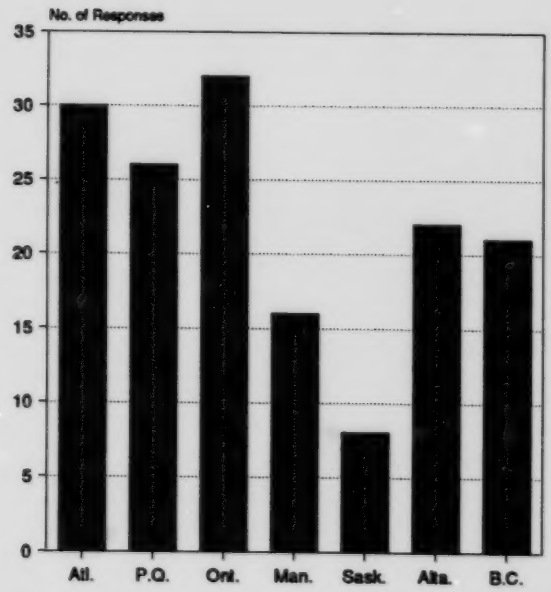
The NTA encourages competition by offering shippers the option of using competitive access provisions and by providing shippers and railways with dispute resolution mechanisms to settle differences over rates and services. Shippers may make actual use of the provisions or they may employ them as bargaining tools in the negotiating process.

With respect to interswitching activities, figures reported by the two major railways show a significant amount of activity in the old interswitching zone (i.e. up to 6.4 kilometres) and in zones between 6.4 and 30 kilometres.

Since railways' systems for tracking interswitching activity are currently under development, it was not possible to identify changes in interswitching activities under the old zone or to differentiate between the traffic that used to be voluntarily interchanged previously in the 6.4 to 30 kilometres range and that which is truly interswitched in those zones as a result of the introduction of the new distance limit.

Until such distinctions are introduced, it would be misleading to draw any conclusions from the railway data. Survey results, however, show one in five shippers saying that interswitching had a positive or very positive impact on their firm. As Figure 3.8 indicates, these positive results, when examined in terms of shippers' regional presence, were reported in all regions.

FIGURE 3.8:REGIONAL PRESENCE OF SHIPPERS REPORTING A POSITIVE IMPACT OF EXPANDED INTERSWITCHING



Source : NTA Shippers' Survey

The Agency dealt with ten interswitching cases in 1988 involving requests for extension of the 30 kilometre limit as well as other matters dealing with the administration of the provision.

The Agency determined one competitive line rate for an application from Alberta Gas Chemicals Inc. The Agency's decision in this matter has been appealed by CP Rail to the Federal Court of Canada. One other application was subsequently withdrawn.

While mediation services were used to deal with a number of matters, only one formal application was made for mediation respecting a rail freight rate or service matter. There were no applications for final-offer arbitration nor any requests for public interest investigations for rail freight rate or service matters.

The fact that the competitive access and dispute resolution mechanisms were seldom used may be explained in part by the fact that a number of shippers were just learning the ins and outs of the legislation. This is supported by the number of requests the Agency received for information on the provisions.

The lack of formal use does not mean that the provisions are ineffective. Over half the rail shippers surveyed reported that these provisions had an effect on their negotiations with the railways. Furthermore, the users represented all sizes of firms though more large firms than small ones responded positively. Also, based on shippers' reported regional presence, the positive impact was observed in all regions of Canada, as Figure 3.9 illustrates.

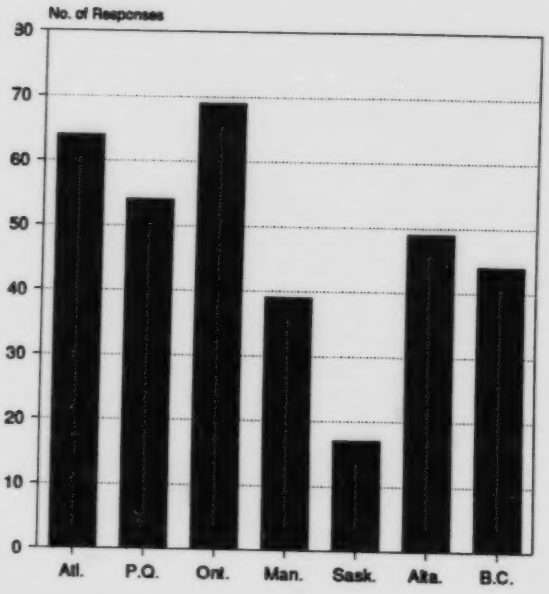
The following quote from a shipper typifies their approach to the competitive access provisions:

"The existence of CLR's and other competitive access tools has been a great improvement. The fact that few shippers have utilized this extreme measure (CLR's) means that it is working as intended, i.e. the CLR is the option of last resort for a shipper."

One in five shippers also indicated that the competitive line rate provisions had a beneficial impact on their firm. This positive effect, based on shippers' identified regional presence, was reported in all regions of Canada, as Figure 3.10 shows.

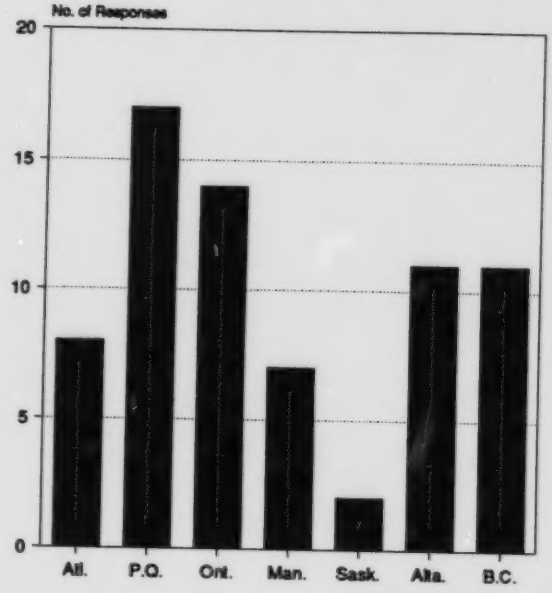
Rail users found that, as a result of the new legislation, railways were more competitive in their negotiations with individual shippers. A significant number of shippers indicated that they would like

FIGURE 3.9:REGIONAL PRESENCE OF SHIPPERS REPORTING A POSITIVE IMPACT OF ACCESS AND DISPUTE PROVISIONS



Source : NTA Shippers' Survey

FIGURE 3.10: REGIONAL PRESENCE OF SHIPPERS REPORTING A POSITIVE IMPACT ON COMPETITIVE LINE RATES



Source : NTA Shippers' Survey

to have seen more competition between Canadian railways. However, in a year where traffic was strong and car supply tight and where the railways were trying to get their own customers under confidential contracts, there was likely little room for the railways to aggressively pursue each other's traffic. This may not be the case in years to come.

Finally, it is extremely difficult to measure the impact of competitive line rates on the financial results of CN and CP Rail and this has been recognized by the railways. The difficulty comes from the fact that much of the impact of competitive line rates is at the bargaining table and it is not feasible to separate their effect from all the other factors at play in negotiations.

SERVICE

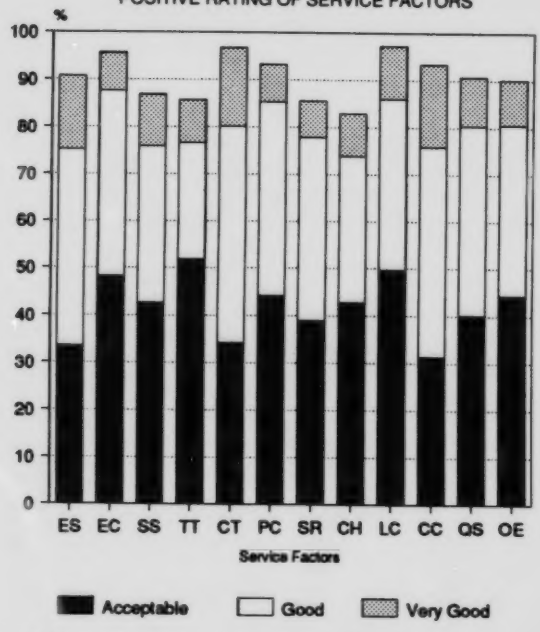
Quality

Carload Services

Over a quarter of the shippers surveyed reported an improvement in quality of rail services in 1988.

Shippers were asked to rate the quality of rail service in 1988 in terms of several factors. Overall, their responses indicated that they were generally satisfied with the service provided by the railways. Eight of the service factors, as Figure 3.11 illustrates, received an acceptable, good or very good rating from at least 90 per cent of the users and the four other factors received positive ratings from at least 83 per cent of the shippers. Shippers were also requested to compare the rail service offered in 1988 to that provided in 1987. Over a quarter of the rail shippers surveyed reported an improvement in rail service in 1988 while only

FIGURE 3.11: DISTRIBUTION OF SHIPPERS POSITIVE RATING OF SERVICE FACTORS



Legend: ES = Equipment Supply; EC = Equipment Condition; SS = Switching Service; TT = Transit Time; CT = Car Tracing; PC = Product Care; SR = Service Reliability; CH = Claims Handling; LC = Liability Coverage; CC = Carrier Cooperation; QS = Overall Quality of Service; OE = Overall Efficiency of Service.

Source: NTA Shippers' Survey

12 per cent reported a slippage in the quality of service.

Operationally, both CN and CP Rail cut the length of many of their trains in an effort to improve their on-time performance.

Intermodal Services

Majority of shippers noted improvement in intermodal services.

The vast majority of shippers (over 90 per cent) indicated an improvement or noted changes in the level of intermodal services between 1987 and 1988. The most significant improvements were in the areas of equipment supply, service frequency, transit time and carrier's cooperation.

The Atlantic Provinces Transportation Commission also reported, based on consultations with carriers and shippers, an improvement in intermodal services in Atlantic Canada.

Both railways are making efforts to improve intermodal services. CN made the decision to begin double-stack service out of Vancouver in 1989 and CP Rail has leased 100 sets of 250-foot spine cars to place in container services.

Restructuring

CN discontinued all rail services in Newfoundland in 1988 and CP Rail established Canadian Atlantic Railway to better serve its customers in the Maritimes.

CN and CP Rail made major changes to their organizations and the way they deliver services to their customers during the year. CN discontinued all rail service in Newfoundland in September and now serves the province through intermodal services. This was done under a federal-provincial agreement which provided $800 million in compensation to upgrade roads, compensate employees and improve ports in Newfoundland. CN also made application to abandon all of its network in Prince Edward Island.

CP Rail created Canadian Atlantic Railway out of its lines and facilities in New Brunswick, Nova Scotia and Maine to better serve its customers in the Maritimes and to be more competitive with trucks.

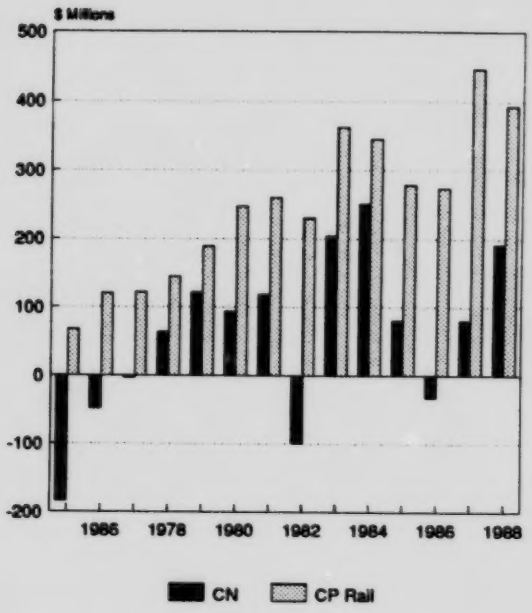
CARRIER PERFORMANCE

Both CN and CP Rail turned in strong net income results in 1988.

CN's net income more than doubled in 1988 while CP Rail's net income was strong but lower than its record of 1987 because of a decline in traffic. However, CP Rail, the smaller of the two railways, still had a larger net income before taxes than CN as shown in Figure 3.12 . Since 1975, CP Rail has had a positive net income in all years with only one year in which net income was less than $100 million. CN, on the other hand, had losses in five of the years since 1975 and only five times, including 1988, did net income go over the $100 million level.

Part of the difference in net income between the two railways can be explained by their different capital structure. CN carries a much higher debt

FIGURE 3.12: NET INCOME
CN AND CP RAIL



Source: Railways' Annual Reports filed with the Agency.

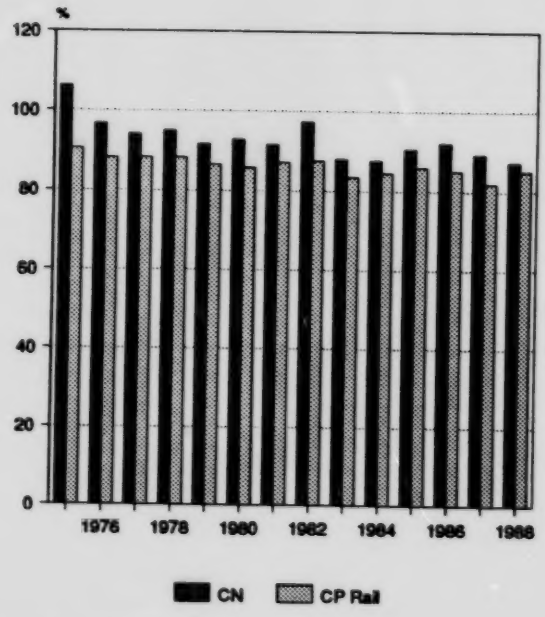
load than CP Rail and thus has much higher interest expenses. However, CN has embarked on a program of selling off non-rail assets and has disposed of its holdings in CN Hotels, CNCP Telecommunications and two telephone companies. This allowed CN to reduce its debt load by about $1 billion and thereby reduce interest expenses.

Analysis also reveals that CN's operating ratio (the ratio of operating expenses to operating revenues) has continually been higher than CP Rail's, as Figure 3.13 indicates. CN inherited a vast network of track at its creation in 1923 out of bankrupt railroads and various other lines were added to its system in later years. Parts of this network have not generated large volumes of traffic, yet CN, as a Crown corporation, was expected to continue operating them. CN thus has had a higher ratio of track and employees to output than CP Rail. As a consequence, CN's operating expenses net of passenger operations (i.e. after subtracting VIA Rail payments from CN's operating expenses) per unit of output have been higher than those of CP Rail.

CN's operating ratio improved in 1988 as well as in 1987. This improvement was attributable to cost reductions since operating expenses per tonne-kilometre declined while at the same time there was a slight decline in revenue per tonne-kilometre. The decrease was due partly to a transfer of passenger related activities to VIA Rail; however, expenses net of passenger operations also experienced a decline. The termination of rail services in Newfoundland in 1988 should also improve operating results since it has been estimated that Newfoundland operations were losing $40 million a year.

CP Rail's operating ratio was higher in 1988 than in 1987 due to the fact that revenue per tonne-kilometre dropped slightly while expenses per tonne-kilometre increased. This situation was caused in part by CP Rail not being able to reduce its operations and thus expenses as fast as the decline that occurred in certain major types of its traffic in the last few months of 1988.

FIGURE 3.13: OPERATING RATIOS
CN AND CP RAIL



Source: Railways' Annual Reports filed with the Agency.

NETWORK RATIONALIZATION

Abandonment Activities

Processing of abandonments encountered delays in 1988. CN and CP Rail plan to file applications for abandonment in 1989 covering about 1,300 miles.

The Act requires the Agency to report in the Annual Review on the abandonment activities in the year-under-review and on the railways' planned abandonments for the current year. An overview of this information is supplied here and more detailed figures are reported in Appendices A to E.

There were a total of 25 notices of intent to abandon lines in 1988 and the railways followed up on 19 of these with applications for abandonment. In total, the Agency had 73 applications for abandonment before it during the year. These included new applications, applications carried over from the Canadian Transport Commission where decisions had not been rendered, and applications up for reconsideration where previous decisions had resulted in retention orders by the Commission. Forty-seven of the applications were from CN, 23 from CP Rail, one joint application from CN and CP Rail and two from CSX Transportation.

Because of the time limits established by the Act, 43 of the cases had to be dealt with during the year. The remaining cases were applications which were filed after June (which put their deadline in 1989) and reconsideration cases that were not due until 1989 or later.

The Agency issued decisions on 20 of the 43 applications. Some of the remaining 23 cases were reconsideration applications that were postponed to 1989 so that a geographic grouping of lines could be achieved. It is estimated that most of the backlog will have been dealt with by mid-1989.

Finally, the Agency canvassed 15 railway companies as to their plans for rail line abandonment in 1989. CN and CP Rail were the only two to submit plans while the others indicated that they would not be filing any applications in 1989. CN plans to file 36 applications in 1989 covering 574 miles, and CP Rail intends to file 29 applications covering 732 miles.

Request from the Minister of Transport

"An essential rail network is a moving target..."

On October 17, 1988, the Hon. Benoît Bouchard, Minister of Transport, requested the National Transportation Agency to include in its 1988 study of the transportation network, pursuant to section 267 of the *National Transportation Act, 1987*, a special examination of criteria that could be used to identify rail networks essential to the economic development of any given region. In fulfilling this request, staff of the Agency carried out a series of consultations with provinces, shippers, carriers and other interested parties which can be summarized as follows:

In general, it was agreed that Canada had redundant trackage and that abandonments should continue so as to ensure a viable rail system. An essential rail network was one which would be adequate for the economic and competitive carriage of identified present and future traffic. Criteria put forward to identify particular lines were essentially in accord with those included in provisions of the *National Transportation Act, 1987.*

However, there were sharp differences respecting the need for change in the *National Transportation Act, 1987.* The parties who are most immediately affected in their day-to-day operations by the railway network — shippers and carriers — felt strongly that re-opening of the Act was unnecessary and inadvisable at this time. Some of the provinces' views, however, could only be accommodated completely through major revisions to abandonment provisions of the Act.

In particular, New Brunswick and Quebec held that the economic viability of lines should be secondary to other criteria in deciding whether they were essential, in effect reversing the priorities of current abandonment provisions. New Brunswick held that the condition of highway infrastructure should be considered in every abandonment application and that funds for highway upgrading be a pre-condition of allowing any abandonments.

Many parties made the point that the consultations for this study could in no way compare to the exhaustive process undertaken in conjunction with development of the *National Transportation Act*, nor were they so intended. If amendments were made to key provisions, they could have repercussions

reaching well beyond their immediate focus, which would affect balances which were achieved in the Act as a whole. It was further pointed out that if the Act was to be amended, there should be a scale of consultations commensurate with the consultations preceding the passage of the 1987 Act.

The different parties suggested a need for policy development with respect to sharing of infrastructure costs by different levels of government, regardless of the mode of transport involved. These positions are summarized under the following headings:

- **Suggested Criteria**

Rail lines with the following characteristics might be considered part of an essential network:

  - —serving shippers whose needs cannot be practically or economically met by alternative carriers or forms of transportation;
  - —serving areas with forest resources or mineral deposits with *clearly identified* development potential dependent solely on available rail transportation;
  - —serving national ports;
  - —serving *clearly identified* industrial development needs, such as where new commitments to sunk costs have been made by industries dependent on rail;
  - —required to provide effective competition in transport;
  - —required in the Maritimes to maintain a basis for Newfoundland freight rates.

- **Suggested Procedures**

  - —The Agency should exercise more of its discretion to consider groupings of lines and make recommendations on the disposition of sets of lines where an abandonment was proposed.
  - —The Agency should make greater efforts to communicate information on the abandonment process and to consult on transportation options with parties affected by abandonment applications.
  - —Railways and shipper groups insisted that any modifications to the criteria must not infringe on the current time limits set out in the *National Transportation Act, 1987* and that accelerated rationalization of the rail network was essential to achieve cost efficiencies.

- **Suggested Policies**

  - —Every party contacted raised the question of when, how, and how much money would be provided to implement sections of the *National Transportation Act*, giving assistance to parties adversely affected by abandonments. Provision of these transitional funds was considered urgent and vital.
  - —As rail is a federal jurisdiction and highway a provincial one, an integrated transportation policy is needed to avoid the decisions of one government acting at cross purposes to those of another. Decisions affecting roads and railways are usually made in separate arenas and often do not produce the most effective use of scarce transportation resources, resulting in higher than necessary total costs. The railways contend that current government policies create non-market forces that artificially induce traffic to shift from the rail to the truck mode.
  - —Additional measures to encourage short-line railways as alternatives to abandonment should be considered, including provision of seed money and operating subsidies by governments, adjustments to labour legislation, and establishment of managerial expertise in Canada for such operations.
  - —Western provinces raised the concern that comparable assistance and rationalization policies be developed with respect to lines governed by the *Western Grain Transportation Act* when they become unfrozen.

Concluding observations can be drawn from the Agency's consultations:

- —Shippers and carriers are the parties most affected and they were opposed to any amendments to the abandonment provisions of the Act.
- —Some province's views suggested a need for new policies dealing with federal sharing of highway costs.
- —All parties stressed the importance of providing transitional funding under section 175 of the Act to assist those affected by abandonments.
- —There was consensus that short line railway operations were unlikely to start up without assistance from the federal government and main line railways.
- —The criteria suggested for identifying lines forming part of an essential rail network were in accord with those included in provisions of the *National Transportation Act, 1987*.

TRUCKING SERVICES

HIGHLIGHTS OF 1988

Implementation

The new legislation was subject to wide variations in interpretation by provincial regulatory boards.

Structure

Carriers continued the long-term trend of rationalization and consolidation to meet the challenge and opportunities of the changed marketplace.

The trend in the level of consolidations and bankruptcies did not show a marked change in 1988. There was, however, one large bankruptcy, that of Transport Route Canada and one major acquisition, that of CF Kingsway by Federal Industries.

Competition

Both shippers and carriers reported increased competition in the truckload and less-than-truckload markets. Geographically, this increase was experienced in all domestic markets and in the transborder market.

Impact of the Legislation

A vast majority of shippers considered that the new legislation was positive or indicated it was too early to tell.

For carriers, the long-term impact will be clearer once the *National Safety Code* is fully implemented. For the first year, one-third of the carriers reported a positive impact but the majority indicated a less favourable effect mainly because of the variation between provinces in the interpretation of the legislation and use of procedures.

Rates

Both shippers and carriers reported that truckload rates declined while less-than-truckload rates were more stable but subject to some discounting.

Performance

General indications are that in this period of adjustment the financial performance of carriers was affected.

REGULATORY REFORMS

The first year of regulatory reform saw wide variations in the interpretation of the new legislation by provincial regulatory boards.

A new national framework for the regulation of extra-provincial truck undertakings (i.e. carriers operating beyond the limits of one province or territory such as between provinces or across the Canada-U.S. border) came into effect on January 1, 1988. Defined by the *Motor Vehicle Transport Act, 1987* (MVTA), this new regulatory framework is based on a Memorandum of Understanding signed by the federal and provincial governments in 1985. The main features of regulatory reform in respect to extra-provincial trucking are:

- easing of market entry regulations and discontinuance of rate controls;
- promotion of nationally uniform market entry administered by the provinces under delegation of federal authority;
- more effective safety regulation of services under federal jurisdiction.

The implementation of market entry reforms is proceeding in two phases:

- On January 1, 1988, the "public convenience and necessity" test was replaced by a "fitness" entry test and a "reverse onus" public interest test. (Under "reverse onus", the burden of proof shifts from the applicant to the objector.)
- On January 1, 1993, the public interest test is scheduled to expire and "fitness" will become the sole standard for licensing extra-provincial truck undertakings. At that time, existing licences will no longer be subject to limitations on specific routes or commodities. The "reverse onus" provision is subject to review by the Minister of Transport to determine whether an extension of the transition period is needed.

There was general agreement among most provinces in the fall of 1987 on common guidelines for the administration of entry standards. The objective of consistency in procedural matters, from one jurisdiction to another, relating to applications was reaffirmed by the Council of Ministers responsible for Transportation and Safety in September 1988. To this effect, the federal Minister of Transport issued guidelines relating to the "public interest" test. However, the first year of the transition period saw wide variations in the interpretation of the new legislation by provincial bodies, ranging from a broad and open policy in Quebec and Alberta to a more discretionary approach in New Brunswick and Manitoba.

In a number of provinces, carriers engaged in legal proceedings to test the interpretation of the MVTA by licensing boards. A jurisdictional dispute to determine licensing authority in Ontario (between the provincial transportation ministry and the Ontario Highway Transport Board) resulted in substantial processing delays.

Carriers consulted as part of the review indicated that procedural differences among provincial jurisdictions rendered the application process a costly, lengthy and uneven exercise.

INDUSTRY STRUCTURE

Structural changes during 1988 reflect the trends of the past several years.

Some of the underlying trends and structural shifts apparent during the first year of transition constitute a continuation of developments which emerged prior to the formal enactment of regulatory reform.

Mergers, expansions, acquisitions, and the rationalization of operations intensified in 1986 and 1987 as the time frame and parameters of the new legislation became more defined. Established carriers applied for broader operating authorities to

ensure that their target base of operation would be in place by 1988.

Entry and Rationalization

New entrants, expansions and consolidations marked the industry in 1988.

Notwithstanding the action taken by carriers to consolidate their positions prior to regulatory reform, the reduction of entry controls resulted in new entrants. This was particularly the case in the truckload segment of the market which, except for some specialized operations like liquid bulk, has a relatively low entry capital threshold. Increased entry is reflected in the number of new applications granted by provincial authorities and in the increase in the "level of service available" as reported by shippers.

The less-than-truckload (LTL) market, which involves substantial capital investment and has high fixed overhead costs associated with terminal infrastructure, does not appear to have had a significant number of new entrants. However, the expansion of operations of existing or newly consolidated carriers effectively introduced a highly competitive element in this segment. While route rationalizations and consolidations have resulted in some market abandonment by carrier entities, this has not had the effect of reducing capacity. Intra and inter-regional expansion of carriers' operations has increased the "level of service available" to shippers.

Consolidations have not been limited to the LTL segment (where the primary intent is to achieve economies of scale and a broader market base) but extend as well to the truckload segment where they provide for better balances in traffic flows. Consolidations and route structure changes have resulted in less interlining (i.e. transport of freight by two or more carriers from point of origin to destination), by allowing for broader provisions of single line service among regions. However, there were also new arrangements whereby local carriers benefitted from the interlining requirements of carriers expanding into new regions.

Structural Shifts

New entrants and the broader operating authorities of established carriers are changing traffic patterns.

New carrier strategies and market arrangements are altering the relationship between the truckload and LTL segments of the industry. The biggest impact is being felt by carriers operating truckload and LTL services. Competition in the truckload segment and shipper initiatives in arranging for load consolidations are diverting LTL traffic to truckload services. At the same time, LTL carriers who rely on truckloads for return trips (backhaul) face more competition from truckload carriers. Alternatively, the truckload carrier's primary traffic base (headhaul) is being affected by competition from new local entrants as well as the backhaul requirements of regional and international carriers undertaking market expansions.

The need for greater operating efficiencies in both the domestic and transborder markets for general freight carriers may be leading to a greater specialization of truckload and LTL operations (along the lines of U.S. carriers) altering the traditional patterns of eastbound/westbound LTL loads from the central Canadian provinces with truckload commodity shipments on the backhaul. It is estimated that about two-thirds of outbound traffic from central Canada is LTL while inbound traffic is approximately 80 per cent truckload.

Owner/Operators

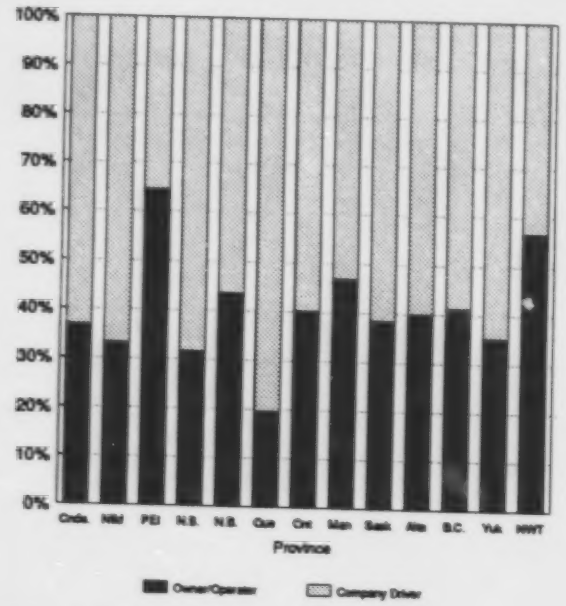
There was a continued trend towards greater usage of owner/operators in 1988.

The process of rationalization and market expansion (even prior to regulatory reform) has coincided with the increased usage of owner/operators. At the beginning of 1988, the relative importance of owner/operators (measured as a proportion of total carrier operating expenses) had increased 40 per cent since 1980.

Distances travelled by owner/operators accounted for about 38 per cent of total distances travelled (by owner/operators plus company drivers) during the first half of 1988. The degree of utilization varies with carriers' province of domicile

(Figure 4.1). Owner/operators hauling for carriers based in Manitoba and in the Atlantic provinces accounted for higher proportions than the national average; in the case of Quebec-based carriers, it was about half the national average.

FIGURE 4.1: % DISTRIBUTION OF DISTANCES TRAVELLED BY OWNER/OPERATOR AND COMPANY DRIVER - 1988*



Source : Statistics Canada

*1988 (Jan.-June)

Similarly, close to 40 per cent of tractors operated by the carriers consulted were owned or leased by owner/operators. Carriers in virtually all provinces indicated a trend towards increased usage of owner/operators owing to the need for flexibility in dealing with market expansions and adjustments.

At the same time, reduction in entry controls has provided greater market accessibility to small operators (including owner/operators) in the truckload general freight and commodity/shipper specific segment.

Market Exit

The level of consolidations and bankruptcies in the trucking industry did not change significantly.

The impact of consolidations and bankruptcies in 1988 on the level of market participation by carrier entities appeared to be consistent with trends emerging over the last several years.

Carriers reported a sustained level of activity in all regions in respect to mergers and acquisitions. The most prominent was the acquisition of CF Kingsway Inc. of Toronto by Federal Industries of Winnipeg, which already controlled Motorways Inc.

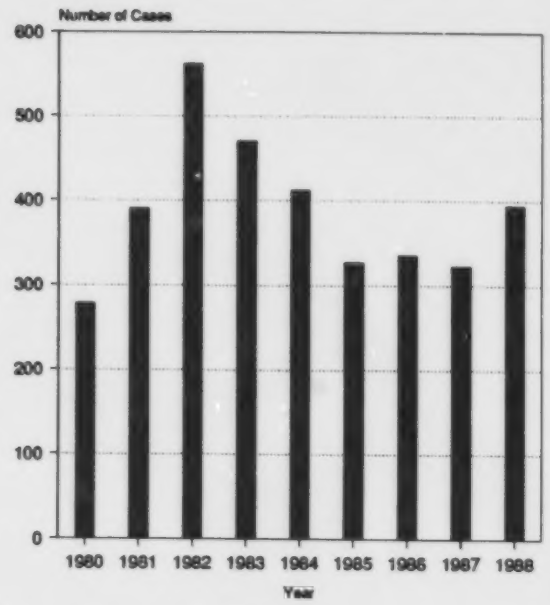
No particular size of firm was singled out as being most susceptible to bankruptcy or take-over, though there were specific elements endemic to each group (small, medium and large firms) which could affect the vulnerability of a firm. Poor cost controls and pricing strategies by carriers were held as prime factors for bankruptcies in trucking.

The number of bankruptcy cases reported for trucking in 1988 totalled 394 - a slight increase over the last three years, though still lower than during the recessionary years, 1982 to 1984 (Figure 4.2).

In 1988, trucking firm bankruptcies typically involved small enterprises operating local transportation services, e.g. haulage, moving, and livestock transport. However, one notable exception was Transport Route Canada which, although it had filed a proposal for bankruptcy during the year, was not officially identified as bankrupt.

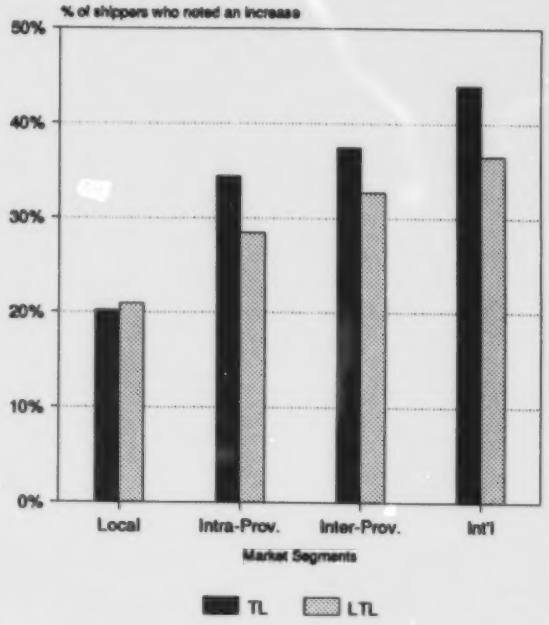
Ninety per cent of the bankrupt companies reported liabilities of less than $200,000, while nearly 70 per cent had liabilities less than $100,000. There were only five bankruptcy cases where the company reported liabilities greater than a half million dollars - two in Ontario, two in Alberta and one in British Columbia.

FIGURE 4.2: NUMBER OF CASES OF BUSINESS BANKRUPTCIES REPORTED FOR TRUCKING 1980-1988



Source : Consumer & Corporate Affairs Canada

FIGURE 4.3: CARRIERS COMPETING FOR SHIPPERS' TRAFFIC



Source : NTA Shippers' Survey

COMPETITION

Shippers' Perspective

Shippers reported an increase in the number of carriers competing for their traffic.

A majority of shippers reported an increase in the number of trucking firms competing for their traffic.

In markets covered by extra-provincial carriers (all except local), the proportion of shippers reporting increased competition was double that for the local sector. The highest proportion of shippers reporting increased competition was in international services, followed by inter-provincial and intra-provincial services (Figure 4.3).

On a regional basis, the increase was more significant in central Canada, where close to half the shippers noted increased competition in truckload services, followed by the western provinces, those of the Atlantic region, and the territories. In all these areas, the noted increase in level of competition was typically higher for truckload than for LTL services (Figure 4.4).

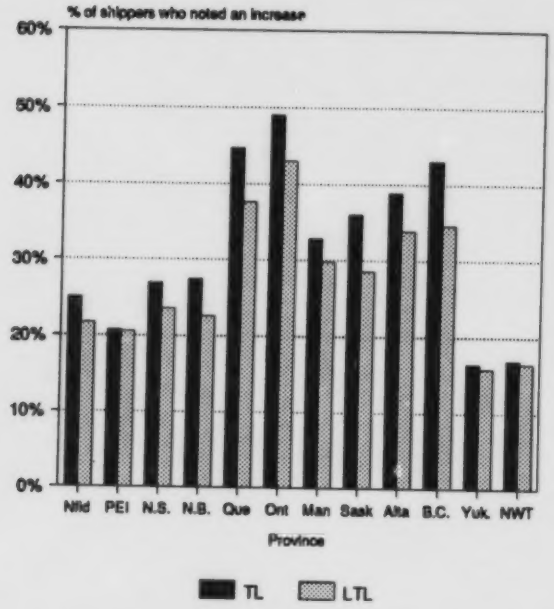
About one-third of shippers reported an increase in the use of the truck mode. Where shifts between trucking and other modes could be identified, these were marginally in favour of greater use of the truck mode.

Carriers' Perspective

Carriers reported new entrants in the truckload segment and penetration in LTL markets by established regional carriers through expansion of routes and services.

The carriers corroborated the shippers' assessment of changes in the level of competition and reported that the truckload sector was characterized by competition from new entrants while market penetration in the LTL sector derived mainly from

FIGURE 4.4: CARRIERS COMPETING FOR SHIPPERS' TRAFFIC



All Trucking Services excl. Local
Source : NTA Shippers' Survey

the expansion of routes and services of established regional carriers.

Despite these structural differences in the sources of competition, carriers noted a substantial degree of overcapacity in both the truckload and LTL general freight sectors. Carriers point to the level of discounting and the rapid absorption of the Transport Route Canada market as an indication of the excess capacity.

About half of the carriers consulted reported an increase in tonnage transported. In most cases, the incremental tonnage was due to an expansion of markets or gain in market share from another trucking company. A small number of carriers indicated a loss of traffic to rail; in most cases, the amounts involved were small relative to the total volume handled. Some carriers reported railways quoting very competitive rates in certain high volume long-haul traffic lanes.

About one in five carriers indicated that they faced increased competition from U.S. owned carriers in the domestic market, in about the same proportion in respect to truckload as LTL; these carriers are based principally in Quebec, Ontario and Manitoba.

While carriers report a greater presence of U.S. carriers in domestic markets, it does not appear to have resulted in widespread destabilization of domestic routes. Broader operating authorities acquired by some carriers have allowed them to strengthen their competitive position by means of a triangular structuring of routes from the central provinces both eastward and westward with transborder legs on return trips.

Transborder

Canadian trucking firms experienced increased competition from U.S. carriers. A number of Canadian carriers are shifting at least part of their operations to the U.S. to be more competitive in the transborder market.

At issue in transborder services are the competitive position of Canadian carriers and the potential for greater market penetration by U.S. carriers.

By the time the new regulatory framework was in place in Canada in January 1988, a number of large U.S. carriers were already operating in Canada, having previously established subsidiaries or acquired existing carriers.

About two-thirds of the carriers providing transborder service indicated that they faced more competition from U.S. carriers in the transborder market. Carriers reported that most of the competition occurred in the general freight sector (both truckload and LTL), though increased competition in other sectors of specialized activity (e.g. liquid bulk) also took place. In some markets, however, carriers indicated that the loss of market share, due to competition from U.S. carriers, was balanced by an expansion in the market. Not all markets were equally affected; in the lower density markets (Atlantic and western provinces) the strategy of U.S. carriers has been largely to retain existing interline arrangements.

The truckload segment was characterized by widespread rate competition arising from new entrants (both Canadian and U.S.). New U.S. entrants were typically regional carriers based in bordering states, smaller in size than U.S. companies already operating in Canada.

In the LTL market, rates were generally more stable than for the truckload segment although discounting took place in some traffic lanes to gain or retain market share in the face of expansion by both U.S. and Canadian carriers and in the face of competition from the truckload segment for consolidated loads.

Carriers reported that, in the LTL segment of the market, large terminal networks allow U.S. carriers greater scope for offering single line service within a broad market area; also, the relative proximity to the U.S. border of the Canadian general freight market (mainly concentrated in southern Ontario and Quebec) allowed U.S. carriers to integrate domestic and transborder operations.

Canadian carriers are concerned about sustained price competition from large scale U.S. carriers (especially in respect to volume shipper discounts), and see the need for the harmonization of the two countries' taxation systems.

In the truckload segment, where operating efficiency is dependent on the ability to balance loads in both directions, traffic patterns and logistics dictate the Canadian carriers' relative position in the marketplace. Canadian carriers maintain that because U.S. carriers do not have to penetrate deeply into Canada to access the major markets, they can draw on domestic U.S. traffic to balance headhaul/backhaul loads. In reaction, a number of Canadian firms have made greater use of U.S. based operators and have set up operations in the United States to serve the transborder market.

Private Trucking

Although for-hire carriers faced more competition from private operators in 1988, they are divided on the long-term impact.

At the start of 1988, private carriers accounted for almost one-third of total industry operating expenses. Private carriers mainly operate locally or within the confines of a province and are domiciled principally in Quebec and Ontario.

Nearly half of the carriers consulted indicated the involvement of private carriers in for-hire carriage. Almost a third reported the loss of some traffic to private carriers. The truckload general freight market, principally in central and eastern Canada, was the most affected. In addition to loss of traffic, for-hire carriers noted the potential for further rate erosion in markets already highly competitive as private carriers solicited loads to reduce empty backhauls.

Alternatively, one-third of for-hire carriers consulted did not consider private carriers to be in a position to provide significant competition or have any long-term impact. For-hire carriers expect that, because of more competitive for-hire services, private carriers will reduce their role in trucking, particularly in view of the impending implementation of more stringent safety regulations.

However, the Shippers' Survey revealed that about 18 per cent of shippers who carry on private trucking also participated in compensated intercorporate hauling in 1988. Moreover, nearly 30 per cent reported that they were active in obtaining operating authorities in 1988 or were planning to do so in the future. More than one shipper out of five that owned a private fleet of trucks reported having increased the size of the fleet in 1988.

TRUCKING OPERATIONS

Impact of Reforms

Many carriers and shippers considered that it was too early to assess the full impact of regulatory reforms.

Based on shipper input and consultations with carriers, it would appear that there was an overall increase in traffic in 1988 over the previous year. Over 50 per cent of carriers reported that tonnage handled had increased while more than 30 per cent of shippers indicated an increase in the number of truck shipments.

For most carriers, this growth underscored adjustments in a marketplace that was being redefined by regulatory changes. In evaluating the impact of entry changes in extra-provincial trucking, a majority of shippers either reported a positive effect or indicated that it was too early to assess the situation.

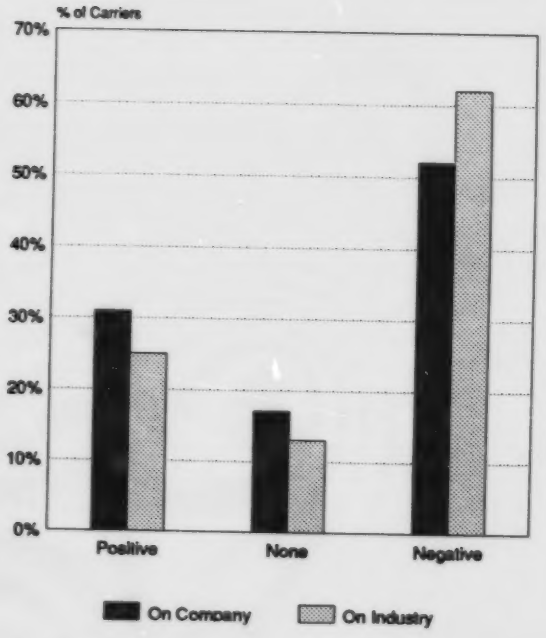
Similarly, carrier assessments were often qualified by the distinction between short-term impact and

long-term prospects; most carriers considered that the real impact would begin with full implementation of the safety provisions of the legislation.

Increased competition and the lack of uniformity in the application of the legislation were deemed to have some impact for carriers in all provinces, at least in the short term. Generally, in the long term (three to five years), the situation was expected to stabilize.

Overall, about one-third of the carriers consulted indicated that the implementation of the new legislation had a positive impact on their operations. This number drops to about one in four carriers when considering the impact on the industry in general (Figure 4.5). This dichotomy between impact on a carrier's own operations versus the industry in general stems from the negative perception (even on the part of some carriers who have gained from regulatory changes) of the lack of consistency among provinces in the application and enforcement of the legislation.

FIGURE 4.5: IMPACT OF REGULATORY REFORM
CARRIERS' ASSESSMENT



Source : NTA Carrier Review

For carriers for whom the perceived impact was positive, the reasons stemmed mainly from opportunities provided through ease of entry into new or expanded markets, and efficiencies resulting from market-based conditions.

A majority of carriers, however, had a less favourable assessment of the impact of regulatory changes in 1988 both on their operations and the industry in general. Negative assessments were based largely on lack of uniformity among provinces in regard to handling of applications, weights and dimensions, and enforcement.

Established carriers, in particular, noted that the regulatory environment during 1988 was one in which it was difficult to plan operations and adjust to new market conditions. Carriers pointed out that the loss of value of operating authorities held prior to regulatory reform was an issue to them.

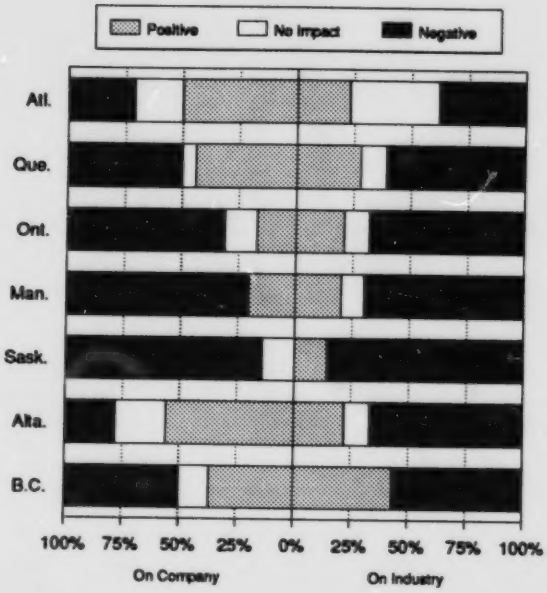
There were marked regional differences in carrier assessment of the impact on their own operations. Positive ratings reported were proportionally highest for carriers based in Alberta, the Atlantic provinces, Quebec and British Columbia (Figure 4.6). These regional differences are likely related to circumstances particular to provincial jurisdictions and their respective orientations towards market entry prior to and following implementation of the MVTA.

Alberta carriers, who had been accustomed to a deregulated environment within their province for a number of years, welcomed opportunities for expansion in other jurisdictions. Early implementation of regulatory reforms in Quebec allowed carriers in that province to broaden and consolidate regional bases.

Carriers in Saskatchewan, Ontario and Manitoba had the highest negative ratings for regulatory reforms. Saskatchewan-based carriers did not see that they could benefit from additional competition arising from less entry controls in their province while target markets (Manitoba, Ontario) had not provided for the same degree of access. Ontario carriers were largely concerned with the uncertain status of regulatory reforms and delays in the processing of applications in that province. Ontario carriers were also concerned about the long-term impact of broader entry by U.S. carriers.

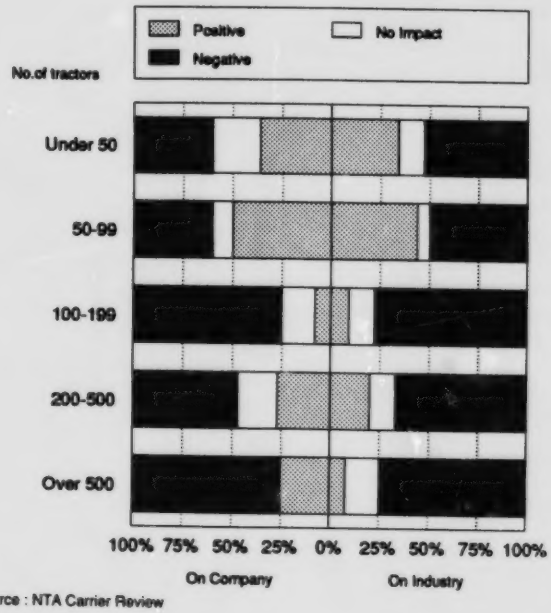
In three of the four regional areas noted above where carriers most frequently rated the impact on

FIGURE 4.6: IMPACT OF REGULATORY REFORM
CARRIERS' ASSESSMENT
BY PROVINCE/REGION



Source : NTA Carrier Review

FIGURE 4.7: IMPACT OF REGULATORY REFORM
CARRIERS' ASSESSMENT
BY SIZE GROUP



Source : NTA Carrier Review

their operations as positive, the assessment was considerably less favourable in regard to the impact on the industry as a whole.

In respect to the size of carrier, the lowest degree of positive impact was registered by medium-sized carriers (operating between 100 and 199 tractors); only 10 per cent of carriers in this group considered regulatory changes to have benefitted their operations in 1988. It was also this group of carriers which was considered most vulnerable to loss of market share from competition in both truckload and LTL segments. By comparison, half of the carriers in the 50 to 99 tractor group and about one-quarter of the larger carriers (200 or more tractors) rated regulatory reforms as positive for 1988 (Figure 4.7).

Rates

In considering rate changes during the first year of regulatory reform, it must be recognized that, while new legislation formally abolished rate controls, extra-provincial rates had previously only been nominally controlled. In fact, since 1985 rate control was reduced to a filing requirement in certain provinces. This contrasts with the stringent enforcement of rate controls prior to deregulation in the United States.

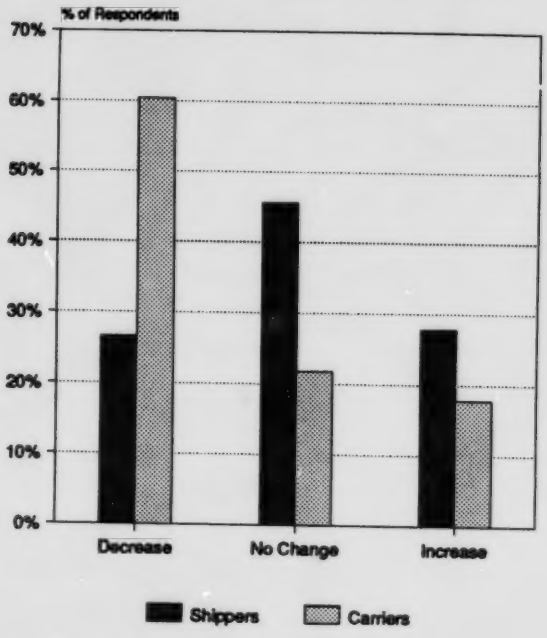
Truckload

There was generally a downward pressure on truckload rates in 1988.

Sixty per cent of extra-provincial truck undertakings reviewed reported decreases in rates. Similarly, close to 30 per cent of the shippers indicated that freight rates for truckload services decreased in 1988 (Figure 4.8). For another 45 per cent of the shippers, truckload rates between 1987 and 1988 remained the same.

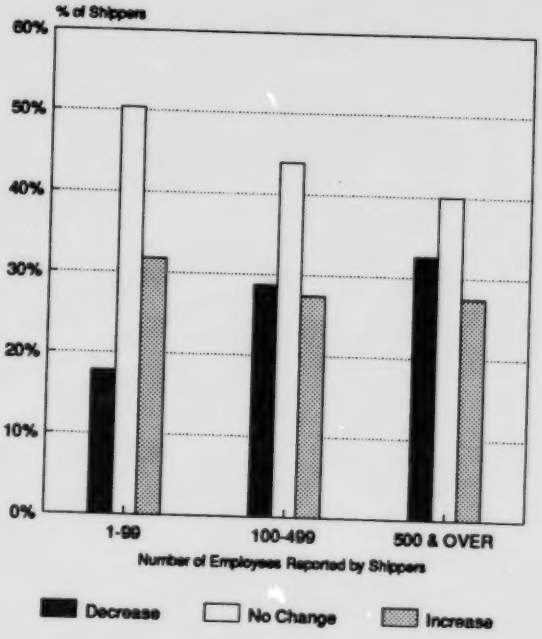
The Shippers' Survey indicated that the level of rate increases or decreases did not vary significantly by size of shipper. However, a higher proportion of large shippers reported a decrease in rates than did smaller shippers (Figure 4.9).

FIGURE 4.8: EFFECT ON TRUCKLOAD RATES



Source : NTA Shippers' Survey and Carrier Review

FIGURE 4.9: EFFECT ON TRUCKLOAD RATES VS. COMPANY SIZE



Source : NTA Shippers' Survey

Increased competition resulting from the influx of new entrants was cited by carriers as largely responsible for the strong pressure on truckload rates, particularly in the high volume general freight markets in Quebec and Ontario. Citing the competitive advantages of new entrants (e.g. lower overhead), established carriers have adjusted rates and increased cost controls to retain market share. Specialized segments of the truckload sector (e.g. bulk, refrigerated) were less affected by rate competition. In the safety-sensitive area of liquid bulk, little discounting was reported though the level of competition increased in some regions.

Less-Than-Truckload

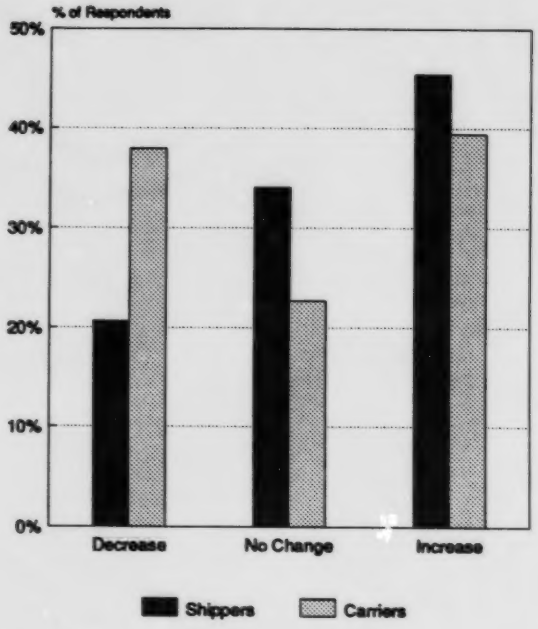
Most shippers reported that rates increased slightly or remained about the same.

Less-than-truckload rates were more stable, though subject to discounting in some market segments. Ontario carriers reported having to offer substantial discounts to retain market share, particularly in transborder traffic. The Atlantic Provinces Transportation Commission noted that discounts are common for LTL as well as truckload freight hauled between the Maritimes and the northeast U.S. A large proportion of respondents to the Shippers' Survey (over 75 per cent) reported either no change or a moderate increase in rate levels. In terms of size of firm, a slightly higher proportion of larger shippers reported rate decreases (Figures 4.10 and 4.11).

In the case of proposed rate increases, 50 per cent of shippers reported that they were successful at reducing or eliminating an increase either through negotiation or by switching to another trucking company.

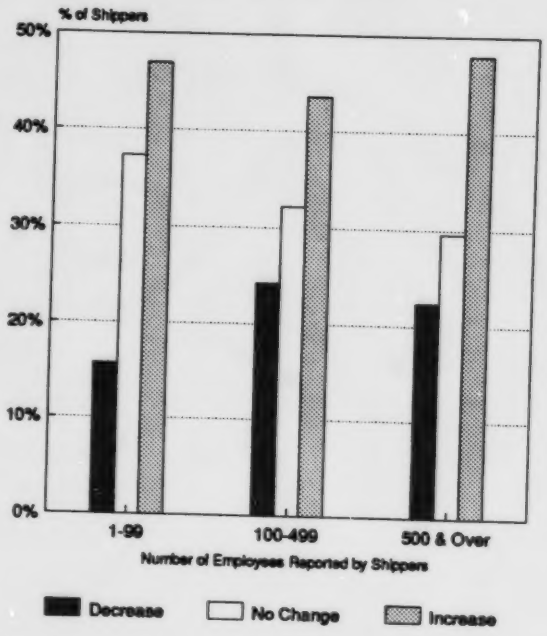
In general, for both truckload and LTL services, carriers encountered some expectations for rate decreases from shippers as a result of the regulatory reforms. Carriers also reported an increasing number of shippers instituting a tender process for large portions of their shipments.

FIGURE 4.10: EFFECT ON LTL RATES



Source : NTA Shippers' Survey and Carrier Review

FIGURE 4.11: EFFECT ON LTL RATES VS. COMPANY SIZE



Source : NTA Shippers' Survey

Service

Shippers rated overall quality and efficiency of carrier service very highly.

The vast majority of respondents to the Shippers' Survey reported that services provided by for-hire firms had improved or remained stable in 1988. Service factors (equipment supply and condition, service frequency, transit time, shipment tracing, product care, claims handling) were rated very highly by shippers for both truckload and LTL.

According to carriers consulted, the major factors arising in dealing with shippers related to prices, transit times, equipment, safety and logistics. While price considerations appear to dominate carrier/shipper relations, increasing emphasis is being placed on other factors.

In the transportation of bulk commodities, equipment configuration and safety were heavily stressed. In the general freight truckload sector, unit costs prevail, putting pressure on carriers to operate the most productive equipment. The LTL sector is characterized by a broad range of price/service options where service is differentiated by shippers' needs. The demand for on-time performance and service reliability in the LTL sector has tended to stabilize the rate structure.

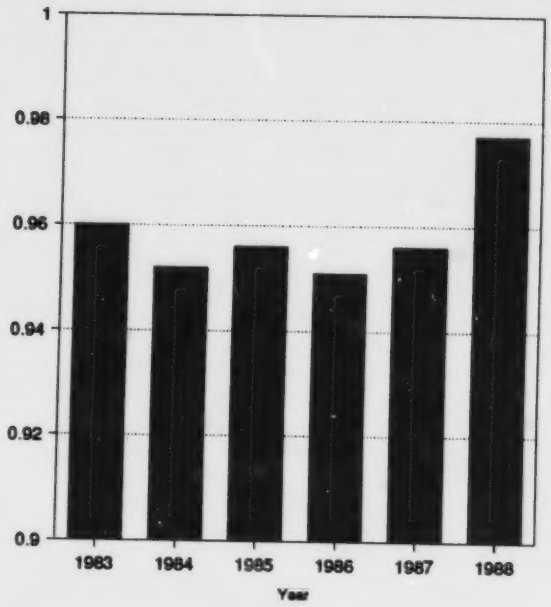
CARRIER PERFORMANCE

Financial indicators for 1988 point to a decline in carrier performance.

Despite generally good economic conditions in most regions, industry performance in 1988 was not as favourable as during the previous five years. The overall operating ratio (operating expenses to operating revenues) of for-hire carriers for the first half of 1988 was estimated at about 0.98. This compares with an annual operating ratio slightly under 0.96 observed for 1987 (Figure 4.12).

About 40 per cent of carriers consulted indicated a deterioration in their financial condition compared

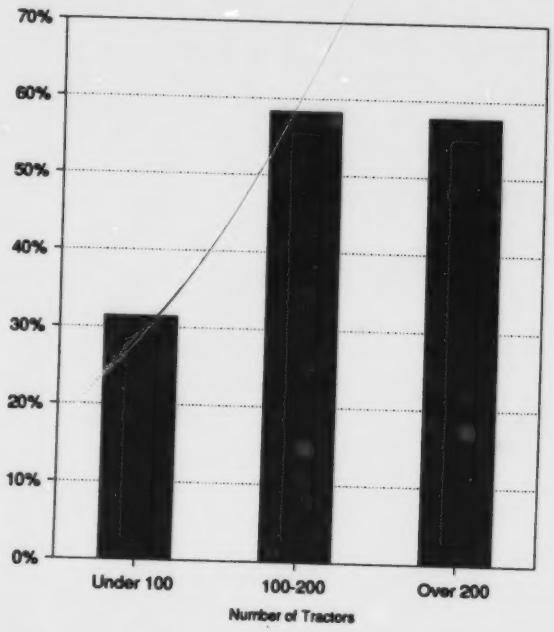
FIGURE 4.12: OPERATING RATIOS OF FOR-HIRE CARRIERS



* 1988(6 months).

Source : Statistics Canada

FIGURE 4.13: % OF CARRIERS REPORTING DETERIORATION IN FINANCIAL SITUATION, BY SIZE GROUP



Source : NTA Carrier Review

to the previous year. In some cases, this situation was the result of adjustments arising from pre-deregulation developments (acquisitions, mergers, expansions, reorganizations); and other factors cited related to revenue losses concomitant with loss of traffic or rate erosion from increased competition.

The proportion of carriers adversely affected was twice as high in medium and large carriers as it was in smaller carriers (Figure 4.13).

Increased efficiency (rather than rates) was the prime factor for those carriers who expected to be able to maintain or improve their financial situation in 1988 (about 60 per cent of those interviewed). Productivity gains were made through better utilization of equipment and more effective cost controls. These carriers also indicated that expansion into new markets or improved economies of scale through mergers or acquisitions had permitted greater rationalization of activities.

Reduced operating margins have led carriers to implement more effective cost/pricing systems.

Among carriers of all sizes, there is considerable emphasis on implementing market-segmented costing systems to ensure provision of competitive yet compensatory quotes on freight loads.

To remain competitive, carriers have increased their emphasis on marketing, and placed greater importance on customizing services to shippers' requirements. Large general freight carriers have also tended to diversify into specialized services such as expediting small parcels. Both carriers and shippers have reported joint efforts in improving logistics and scheduling.

AIR SERVICES

HIGHLIGHTS OF 1988

Affiliate networks

Air Canada filled out its affiliate network with the addition of Air Alliance in Quebec and Northwest Territorial Airways in northern Canada. The Air Canada and Canadian Airlines International networks now compete across all regions, offering service to some 150 points in total.

Tariffs

Fare wars continued throughout the year in both business and leisure travel markets and featured new innovations such as bulk purchase discounts in addition to the standard array of seat sales, deep discounts and "frequent-flyer" programs.

Carrier performance

The major airlines flew more passengers and transported more cargo farther, but fare competition forced yields downward with corresponding effects on cash flow and profits.

Fleet replacement/expansion

In 1988, the three major Canadian airlines ordered a total of 83 new jet aircraft worth over $4 billion, with options for another 88 aircraft raising the total potential commitment to some $8.7 billion.

Privatization

In October, the government sold 45 per cent of Air Canada to the public, with the remaining 55 per cent to be offered at a later date. The share issue raised almost $250 million which will be used primarily to fund Air Canada's extensive fleet replacement program.

Airports

Growth in air traffic strained the capacity of air traffic control and ground facilities at Toronto's Pearson International and Vancouver's International airports, resulting in congestion and delays. During the worst two-day period in December, 111 flights into or out of Pearson were cancelled, causing disruption of air traffic from coast-to-coast.

REGULATORY REFORMS

The new National Transportation Act turned "de facto" deregulation into official regulatory reform.

Prior to the *National Transportation Act, 1987*, Canada's legislation respecting the economic regulation of air transport provided for comprehensive controls over entry, exit, levels of service, routes, operating equipment, passenger fares and cargo rates.

The application of these controls had been eased substantially in the years leading up to the new Act, but the basic legislative and regulatory framework remained in place.

In May 1984, the New Canadian Air Policy was announced, calling for increased competition and reduced regulatory constraints. Key features of this policy were:

- elimination of defined roles for carriers;
- relaxed entry to markets;
- elimination of licence restrictions on frequencies and aircraft types;
- freedom to discount ticket prices.

(Regulation would be retained in northern Canada to preserve the stability of fragile service networks.)

In July 1985, the government issued "Freedom to Move" — a comprehensive transportation policy statement which reinforced the 1984 initiative and proposed even further regulatory reforms for domestic air transportation. There followed a period of "administrative deregulation" characterized by increasingly liberal interpretation of formerly restrictive regulations. Airlines in Canada took advantage of this unofficial new freedom to realign their operations, setting in motion competitive strategies that would restructure the entire industry.

The *National Transportation Act, 1987*

On January 1, 1988, the new *National Transportation Act, 1987* turned "de facto" deregulation into official regulatory reform. It removed the bulk of economic regulation in southern Canada, reduced it somewhat in the north, and left the regulation of international air services relatively untouched.

Market entry is no longer based on the standard of public convenience and necessity. For southern Canada, an applicant must be "fit, willing and able" (i.e. must have an operating certificate and adequate liability insurance) and be Canadian. Southern licences can no longer be restricted. For northern Canada, the onus is on any objector to show why an application for a licence should not be granted.

Market exit for domestic services now only requires 120 days advance public notice.

Domestic tariffs no longer have to be filed — only published. There is restricted regulatory control over fares on monopoly routes in the southern zone and on all northern routes.

Confidential contracts between carriers and travellers/shippers are now permissible for domestic air transportation.

INDUSTRY STRUCTURE

Carriers and Licences

The number of active air carriers increased slightly, with no widespread demise of incumbents, nor any wave of new entrants to the industry.

By the end of 1988, there were almost 1,700 carriers holding over 3,100 licences to operate air services in Canada or to and from Canada.

Carriers

During the year, the Agency licensed 33 new domestic carriers, the most prominent one being Air Alliance. Nineteen of these new carriers were authorized to operate to, from and within northern Canada.

Since the end of 1987, the number of licensed domestic carriers actually dropped from 1,250 to 775, but this was due primarily to the exclusion of about 350 carriers operating contract, flight training or other specialty air services that were no longer subject to licensing requirements, and another 150 carriers (mainly inactive) that did not meet the new "fit, willing, able, and Canadian" criteria for the issue of replacement licences.

There were also 12 voluntary cancellations, one merger, and one bankruptcy.

The legislation did not substantially alter the regulation of international air services. Nine hundred foreign air carriers operated in 1988, only 35 fewer than in 1987. Approximately 95 foreign carriers did not qualify for replacement licences, while 55 new international non-scheduled and two new scheduled foreign carriers were licensed.

Licences

The manner in which licences are defined changed substantially under the new legislation, thereby making any comparison with previous years somewhat meaningless. The following table sets out the distribution of licences as of the end of 1988.

Table 5.1

Air Transport Licences

Domestic Licences		
Southern Canada		782
Northern Canada		849
Scheduled	102	
Non-scheduled	747	
International Licences		
Held by Canadian Carriers		
Scheduled	87	
Non-scheduled	445	532
Held by Foreign Carriers		
Scheduled	105	
Non-scheduled	838	943
Total		3,106

Majors and Affiliates

The air transport industry has seen the rise of two large carrier families operating fully-competitive coast-to-coast networks.

One of the most prominent developments associated with the deregulation of Canada's air transport industry in the 1980's has been the creation of two large carrier families headed by Air Canada and Canadian Airlines International. These families evolved through a series of acquisitions, mergers and alliances which linked together the operations of national, regional and local airlines and ultimately produced two fully-competitive coast-to-coast networks.

Both networks incorporate hub-and-spoke scheduling, where affiliate carriers organize their flights from outlying points to link up with the parent carrier's operations between major cities or "hubs". This arrangement allows the major carriers to deploy their large jets on the higher-density intercity routes while their affiliates provide the all-important traffic feed. It also enables families to

FIGURE 5.1

Table 5.2

The Air Canada Family

Carrier	Network	Fleet
Air Canada	points in all 10 provinces; the U.S., the Caribbean, Europe and Southeast Asia.	108 jets
Air Nova (49% owned)	points in Newfoundland, Nova Scotia Prince Edward Island and New Brunswick; Montreal, Quebec City, Ottawa and Boston.	3 jets 7 non-jets
Air Alliance (75% owned)	points in Quebec; Ottawa and Boston.	3 non-jets
Air Ontario (75% owned)	points in Ontario; Winnipeg, Montreal, Hartford, Minneapolis, Cleveland and Detroit.	1 jet 42 non-jets
Air Toronto (commercial agreement)	service between Toronto and 7 northeast U.S. cities.	7 non-jets
AirBC (85% owned)	points in B.C. and Alberta; Whitehorse and Seattle.	3 jets 19 non-jets
NWT Air (90% owned)	points in the Northwest Territories; Edmonton and Winnipeg.	1 jet 7 non-jets

FIGURE 5.2

Table 5.3

The Canadian Airlines International Family

Carrier	Network	Fleet
Canadian Airlines International (PWA Corp.)	points in all 10 provinces and both territories; the U.S., Europe, Central and South America, the South Pacific and Asia.	84 jets 3 non-jets
Air Atlantic (45% owned)	points in Newfoundland, Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island; Montreal, Ottawa and Boston.	7 non-jets
Inter-Canadien (35% owned)	points in Quebec and New Brunswick; Charlottetown, Ottawa and Toronto.	5 jets 11 non-jets
Ontario Express (49% owned)	points in Ontario; Brandon, Winnipeg and Pittsburgh.	14 non-jets
Calm Air (45% owned)	points in Manitoba and the Northwest Territories.	15 non-jets
Time Air (46% owned)	points in B.C., Alberta and Saskatchewan; Winnipeg and Minneapolis.	3 jets 29 non-jets

keep passengers on-line for as much of their journey as possible and thereby increase revenues.

In March 1988, Air Canada filled one of the remaining gaps in its affiliate network with the commencement of Air Alliance turboprop service between Montreal, Ottawa, Quebec City and Saguenay/Bagotville.

This was followed in May by the acquisition of a controlling interest in Northwest Territorial Airways, formally establishing a connector role which had been evolving for over a year. Air Canada also negotiated a commercial agreement with Air Toronto to provide connector service between Toronto and seven northeast U.S. cities.

Independent Carriers

The ranks of independent carriers grew in 1988 with the addition of new charter carriers and small local-service airlines; Wardair, First Air and City Express remained the largest independents.

The largest independent carrier, Wardair,[1] completed its second full year as a scheduled domestic carrier. Concentrating on the high-density intercity routes, Wardair added Ottawa to its service network, which already included Toronto, Montreal, Winnipeg, Edmonton, Calgary and Vancouver.

Wardair operated international services to destinations in the United Kingdom and the Caribbean, and during the year, became the second Canadian carrier designated to serve Paris and the Netherlands.

The airline also maintained a presence in its traditional charter markets — namely California, Hawaii, Florida, Barbados and Frankfurt.

First Air upgraded its northern operations in 1988, extending its scheduled jet service between Ottawa and Iqaluit through to Yellowknife and adding Rankin Inlet to its 18-point network. The Yellowknife service competed directly with Canadian and Northwest Territorial Airways.

In addition to its scheduled northern network, the airline continued service to Mirabel and Boston out of Ottawa. First Air also operated passenger and cargo charters to Florida, the Caribbean, Mexico, and the Arctic.

City Express expanded its Toronto-Ottawa-Montreal route network in 1988 with additional services to Quebec City, Sept-Îles and Wabush. It also added Rochester, N.Y. as a second U.S. destination, the other being Newark, N.J. Service to London, Ontario was dropped. City Express entered into an arrangement to participate in Wardair's REWARD frequent flyer program, but otherwise retained its independent status.

In the international charter markets, established carriers — Nationair, Worldways, Air Transat and First Air — were joined in 1988 by several new entrants, providing increased choice for consumers and tour operators. Among the new charter carriers are Vacationair, using Boeing 737 aircraft, Odyssey International and Air 2000, both flying Boeing 757's, and Ports of Call, Minerve Canada and Holidair, all using DC-8's. In addition to its charter operations, Nationair added another scheduled service — Hamilton to London (Gatwick) — to its existing Montreal-Brussels operation.

The shift toward hub-and-spoke feeder networks opened up opportunities for smaller commuter airlines and, between 1984 and 1987, 27 new local-service or "niche" carriers appeared. In 1988, seven more small independents emerged to commence scheduled service — three in the Atlantic provinces and one each in Quebec, Manitoba, British Columbia, and the Northwest Territories.

Concentration

Continued consolidation in the industry has further reduced Air Canada's dominance and resulted in more intensive competition both on heavily-travelled intercity routes and in local-service markets.

In the changing regulatory climate since 1984, the air transport industry has undergone significant consolidation, primarily as a result of Pacific Western Airlines' acquisition of Canadian Pacific Airlines (which had previously acquired Eastern Provincial Airways and Nordair), and the creation of the two major networks. By 1988, the Air Canada and Canadian families plus Wardair handled over

1. On March 23, 1989, the Agency approved a proposed acquisition of Wardair Inc. by PWA Corporation. On April 24, 1989, the Bureau of Competition Policy (Consumer and Corporate Affairs) approved the takeover.

95 per cent of scheduled passengers and earned over 97 per cent of the related operating revenues.

However, any appearance of diminishing competition in this situation is misleading. There is extensive duplication of route coverage between the Air Canada and Canadian networks, and regional affiliates face an increasing number of small commuter carriers as well as each other in the scramble for local or feeder traffic. The presence of Wardair on some of the heavily-travelled intercity routes created additional competition in these markets.

An examination of city-pair markets shows that in 1988 more carriers were providing more service (in both number of flights and total seat capacity) to more points. The Air Canada family increased its scheduled flights per week by almost 19 per cent over 1987 with the largest gains in transborder markets and northern services. Canadian and its affiliates achieved a larger increase of more than 28 per cent, with emphasis on southern domestic markets. Wardair more than doubled its scheduled flights, both in the international and domestic sectors.

This simultaneous expansion and consolidation has had the effect of creating more evenly balanced competition between the industry heavyweights. Air Canada's longstanding dominance has been eroded to the point where the shares of scheduled seat capacity offered by the Air Canada and Canadian families in the fourth quarter of 1988 were virtually identical at 43.4 per cent and 43.9 per cent respectively. Wardair's share of 5.6 per cent was concentrated in the high-density intercity routes. The capacity offered by remaining independents declined to 7.2 per cent.

Air Canada still dominated the international and transborder markets, while Canadian offered almost triple its competitor's capacity in northern services. The large southern domestic market was evenly split.

Table 5.4

Scheduled weekly seat capacity

Carrier	Domestic South		Domestic North		Transborder		International		Total	
	1988	% Change	1988	% Change	1988	% Change	1988	% Change	1988	% Change
Air Canada	290,993	2.8	1,000	0.0	36,591	5.0	13,993	2.6	342,577	3.0
Affiliates	104,985	53.7	22,603	72.8	6,796	85.6	0	NA	134,384	58.0
Total	395,978	12.7	23,603	67.6	43,387	12.7	13,993	2.6	476,961	14.2
Canadian	279,088	(7.8)	33,160	(17.8)	6,569	(33.2)	9,156	17.7	327,973	(9.0)
Affiliates	120,546	110.5	30,820	94.8	3,365	181.6	176	0.0	154,907	108.1
Total	399,634	11.1	63,980	14.0	9,934	(9.9)	9,332	17.3	482,880	11.0
Wardair	53,445	189.4	0	NA	471	(5.8)	7,258	152.7	61,174	180.1
Independents	43,919	(38.8)	31,093	2.5	2,475	(48.8)	1,570	96.5	79,057	(26.6)
Total	892,976	11.4	118,676	18.0	56,267	2.5	32,153	27.2	1,100,072	12.0

Note: ( ) indicates negative figures

Source: Official Airline Guides

INDUSTRY OPERATIONS

Traffic

The generally strong performance of Canada's economy in 1988, combined with continued intense competition among airlines, produced substantial growth in air traffic.

Passenger

All three major airlines posted solid traffic gains in 1988, with a record number of passengers carried on scheduled flights. However, these gains were largely in international markets.

Even stronger growth was apparent in the affiliated carriers' and Wardair's domestic traffic. Using scheduled seat capacity as a gauge (no actual traffic figures are available), Air Canada's Connectors achieved an increase of almost 60 per cent while the figures for Canadian Partners more than doubled; Wardair's seat capacity almost tripled. Gains were strongest in Quebec and Ontario, followed by the Atlantic provinces.

Traffic growth was clearly evident in the results of the Commercial Travellers' Association (CTA) survey which indicated that the average number of trips taken by respondents increased by more than 10 per cent in 1988.

Toronto continues to be the focal point for most of the scheduled traffic in Canada, being included in seven of the top ten scheduled city-pairs. Early figures show that traffic in the Montreal-Toronto corridor increased by 7.5 per cent and maintained its first place ranking. Much larger increases (18 per cent to 28 per cent) were recorded on the Toronto-Vancouver, Toronto-Calgary and Ottawa-Vancouver transcontinental routes.

Transborder (U.S.) and other international scheduled traffic carried by major Canadian airlines increased by over 16 per cent to 6.4 million passengers. Again, Toronto was included in six of the top ten transborder city-pairs with Toronto-New York ranked first.

Charter traffic carried by the three major airlines increased by three per cent, mostly in transborder and international markets.

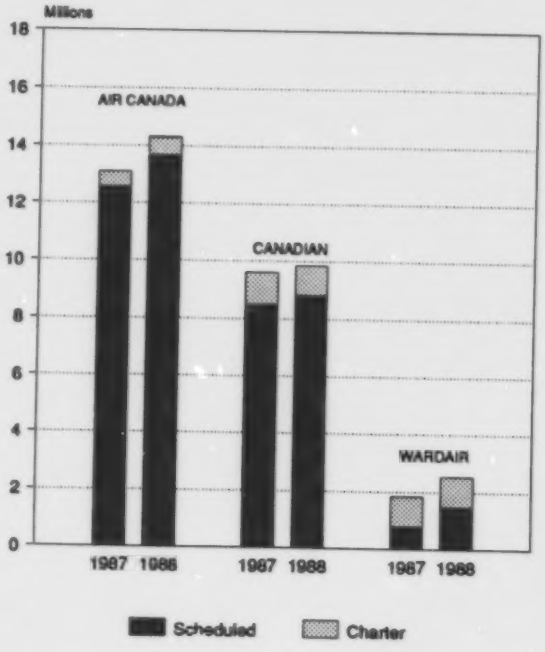
Table 5.5

Passenger Traffic

	Passengers (000's)		Passenger - km (000,000's)	
	1988	% Change	1988	% Change
Air Canada	13,680	8.9	22,813	8.8
Canadian	8,813	3.6	18,018	16.4
Wardair	1,465	81.2	5,233	53.6

Source: Aviation Statistics Centre

FIGURE 5.3: PASSENGERS CARRIED



Source : Aviation Statistics Centre

Cargo

Preliminary figures for the first quarter of 1988 show that the cargo tonnage handled at the top 30 Canadian airports was 15 per cent higher than in

Table 5.6

Goods Traffic

	Goods (000 kg)	
	% 1988	Increase (decrease)
Air Canada	247,130	(8.0)
Canadian	134,074	40.8
Wardair	22,608	2.5

Source: Aviation Statistics Centre

the corresponding 1987 period. Air Canada continued to dominate this $700 million industry, but lost ground in 1988 while Canadian achieved a tonnage increase of over 40 per cent.

Service

All regions of the country experienced significantly increased service levels in terms of additional flights, capacity and competition.

Top 20 Markets

Service levels in Canada's top 20 city-pairs increased substantially during the year, as evidenced by a 14 per cent increase in the number of direct flights and a 24 per cent increase in the seat capacity offered (fourth quarter 1988 versus fourth quarter 1987).

The largest increases occurred in markets such as Edmonton-Toronto, Calgary-Toronto, Montreal-Vancouver, and Toronto-Vancouver, where the three major airlines were flying additional frequencies with their new and larger Airbus 310's and Boeing 767's.

The proportion of jet flights in the top 20 markets rose to over 86 per cent, reflecting not only the expanding competition among the majors, but also the use of small jet aircraft by affiliated carriers.

Table 5.7

Changes in Air Services Offered

City-pair	Direct flights % change (decrease)	Seat capacity % change (decrease)
Montreal-Toronto	1	25
Toronto-Vancouver	21	50
Ottawa-Toronto	(12)	10
Calgary-Toronto	33	60
Calgary-Vancouver	116	14
Toronto-Winnipeg	30	18
Calgary-Edmonton	8	1
Edmonton-Toronto	27	61
Edmonton-Vancouver	14	1
Halifax-Toronto	13	21
Thunder Bay-Toronto	30	(7)
Vancouver-Winnipeg	0	3
Montreal-Vancouver	333	233
Halifax-Montreal	17	18
St. John's-Toronto	79	23
Kelowna-Vancouver	(10)	(13)
Calgary-Winnipeg	(18)	(13)
Ottawa-Vancouver	8	28
Toronto-Windsor	88	27
Halifax-Ottawa	15	13

Source: *Official Airline Guides*

As well as deploying jets in local service, some affiliates were adding longer regional routes to their networks and entering the high-density intercity markets with jet service supplementing their parent airlines' schedules. Examples of this trend are found in Inter-Canadien's Toronto-Montreal and Montreal-Quebec City services, Air Nova's new flights between Halifax, Saint John, Montreal and Ottawa, and Air Ontario's service between Sault Ste. Marie and Toronto.

The Commercial Travellers' Association and Alliance of Canadian Travel Associations surveys showed a widespread acknowledgement of improved service levels across the country.

Atlantic Provinces

A sample of city-pairs in the Atlantic provinces showed increases over 20 per cent in both direct and indirect flights, with a trend toward increased frequencies using smaller non-jet aircraft. The most dramatic growth was in the Saint John-Halifax market where the number of direct flights increased by 51 per cent and seat capacity rose 30 per cent.

Air Nova added Fredericton, Quebec City, Montreal and Ottawa to its network while Air Atlantic commenced service to Churchill Falls and Goose Bay. Inter-Canadien initiated service to Charlo, Charlottetown, Chatham, Moncton and Saint John. Four independent carriers, Jetall, Air Integra, Atlantic Airways, and City Express, opened new service to Atlantic points including Charlottetown, Fredericton, Moncton, St. John's, Digby, Halifax, Port Hawkesbury, Saint John, and Wabush/Labrador City.

The Atlantic Provinces Transportation Commission's report on air services noted substantial improvements in service levels throughout the Atlantic provinces which produced a very positive response from the travelling public.

Ontario/Quebec

City-pairs sampled in Ontario and Quebec underwent large increases in direct and indirect flights (91 per cent and 85 per cent respectively), with non-jet flights more than quadrupling. The trend toward more frequencies using smaller turboprop aircraft was clearly illustrated in the Sudbury-Toronto spoke, where the overall increase in flights reached 300 per cent — all in the non-jet category — while seat capacity increased only 14 per cent.

In Quebec, Air Alliance commenced operations, serving Baie Comeau, Mont-Joli, Montreal, Ottawa, Quebec City, Saguenay/Bagotville, Sept-Îles, Rouyn/ Noranda, and Val d'Or. Air Ontario and Inter-Canadien dropped services to about 20 small points, but in many cases these were added to other networks such as those of Frontier Air, Air Alliance, or Bearskin Lake Air Service.

Ontario Express incorporated Dryden and North Bay while Inter-Canadien extended service to Alma and Dolbeau. Seven independent carriers — Frontier Air, Voyageur Airways, Propair, Bearskin Lake Air Service, Nationair, City Express, and Pem-Air — added service to Attawapiskat, Fort Albany, Fort Hope, Geraldton, Kashechewan, Moosonee, Nakina, Ogoki Post, Peawanuck, Thunder Bay, Earlton, Kirkland Lake, Cat Lake, Fort Severn, Hamilton, Chatham, and St. Thomas, all in Ontario, plus Gatineau/Hull, La Grande, Rouyn/Noranda, Val d'Or, Quebec City and Sept-Iles in Quebec. Air Inuit added six northern Quebec communities, expanding its network to a total of 18 points.

Air services were lost or reduced when certain independents withdrew from markets or ceased operations: Skywalker (Toronto), Trillium Air (Sault Ste. Marie, Thunder Bay, Toronto), Les Ailes de Charlevoix (La Malbaie, Quebec) and Georgian Bay Airways (Parry Sound, Sans Souci Island).

Western Provinces

The Prairie provinces and British Columbia experienced the least growth in domestic service, but still followed the trend with significant increases in direct flights and seat capacity offered. Additional frequencies included a substantial jet component, reflecting AirBC's introduction of its BAe 146 jets on routes such as Vancouver-Prince George, Vancouver-Terrace and Edmonton-Fort McMurray.

AirBC also added Fort St. John, Lethbridge, and Prince Rupert to its network. Canadian Airlines International continued to reduce its jet services on low-density regional and local routes, allowing its affiliates to enter these markets with smaller aircraft. Time Air picked up services to Dawson Creek, Edmonton, Fort Nelson, Fort St. John, La Ronge, Prince Albert, Quesnel, Regina, Saskatoon, Stony Rapids, Uranium City, Williams Lake, Wollaston Lake, and Winnipeg; Ontario Express added Winnipeg and Brandon.

Seven independents — Wilderness Airlines, Northland Air Manitoba, Skylink Airlines, Central Mountain Air, Transprovincial Airlines, Keystone Air Service and Perimeter Airlines — added service to 15 new points including Campbell River, Dean River, Jenpeg, Smithers, Terrace/Kitimat, Bronson Creek, Dease Lake, Prince George, Telegraph Creek, Prince Rupert, Dauphin, Swan River, Winnipeg, Cross Lake and Brandon. Services were reduced or withdrawn at 12 other points previously served by Waglisla Air, Adastra Aviation, Burrard Air and Skylink.

Northern Canada

The Yukon and Northwest Territories experienced improved service levels in connections with southern points with the addition of more direct and indirect flights and a 40 per cent jump in scheduled seat capacity. Many of the new frequencies were jet services, including AirBC's BAe 146 service between Vancouver and Whitehorse, First Air's B-727 service between Yellowknife, Iqaluit and Ottawa, Time Air's F-28 service between Watson Lake and Edmonton, and Northwest Territorial Airways' B-737 service between Edmonton, Yellowknife, Rankin Inlet, Cambridge Bay, Inuvik, and Iqaluit.

Service levels within Yukon were relatively unchanged while those within the Northwest Territories increased significantly. New competition was introduced on nine routes, including Iqaluit-Rankin Inlet-Yellowknife where First Air challenged Northwest Territorial Airways with its own B-727 jet service.

Northwest Territorial Airways added Aklavik, Fort McPherson, Inuvik, Norman Wells and Tuktoyaktuk to its route network, while Aklak Air replaced Kenn Borek Air's service at Aklavik, Fort McPherson, Holman Island, Inuvik, Paulatuk, Sachs Harbour and Tuktoyaktuk. Air North added service to Old Crow, and Ptarmigan Airways dropped its flights to Fort Simpson.

The survey of northern communities noted generally improved service levels, but also pointed out exceptions; some communities in the northern regions of Alberta and Manitoba as well as in the Keewatin Region of the Northwest Territories indicated that air services remained unsatisfactory or had deteriorated in 1988.

Observations

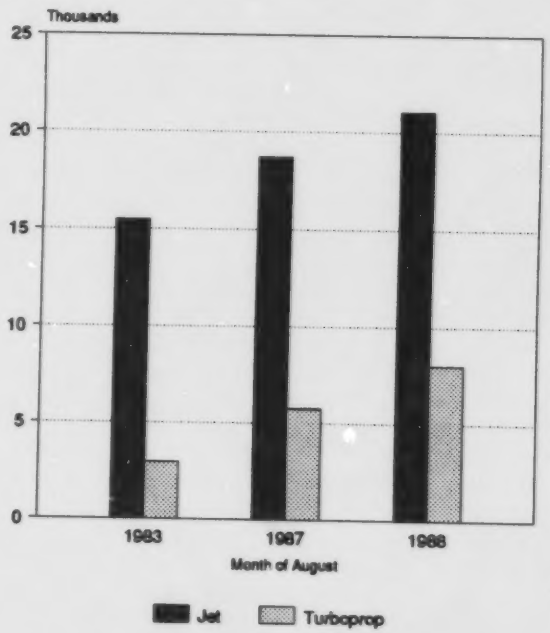
In general, the increased service levels were produced by

- expansion of affiliate carrier operations in local and regional markets, supplemented by growth in independent carrier activities, and
- competition in the high-density intercity markets between the three major airlines, plus an increasing presence of affiliate carriers on these routes.

The shift toward more frequent flights using smaller aircraft was largely a reflection of the growth of feeder services radiating from hub airports. The volume of these flights, combined with the concentrated peak scheduling associated with hub-and-spoke operations, eventually strained the capacity of air traffic control and ground facilities at Toronto's Pearson and Vancouver's International airports; the situation was further aggravated by a work-to-rule campaign by air traffic controllers. Many flights were cancelled or delayed and, due to the interdependencies in a hub-and-spoke environment, this disrupted air traffic from coast-to-coast. By year-end, however, there were indications that the airlines were moving to consolidate feeder flights by using larger aircraft, thereby optimizing their use of limited landing slots at busy hub airports.

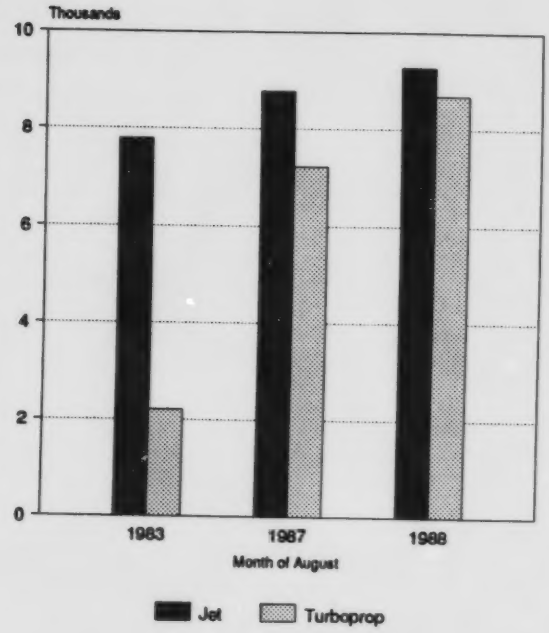
The most frequent additional comment contained in air transport survey returns referred to problems with congestion and delay at Pearson International Airport. The Atlantic Provinces Transportation Commission study pointed out that travellers

FIGURE 5.4: AIRCRAFT MOVEMENTS
Pearson International Airport



Source: Aviation Statistics Centre

FIGURE 5.5: AIRCRAFT MOVEMENTS
Vancouver International Airport



Source: Aviation Statistics Centre

originating in Atlantic Canada show a growing reluctance to use the Toronto gateway in travel plans.

Cargo

Levels of service in the air cargo industry are linked to developments on the passenger side since most freight is carried in belly holds of passenger jets or in jets configured for combination use. Accordingly, in 1988 the air cargo industry offered increased capacity and convenience through expanding route networks, additional frequencies, and new equipment.

Air Canada continued as the only passenger airline to operate dedicated cargo aircraft, and concentrated on its expanding connector network while cutting back on marginal transborder and international services. It is also involved in the fast-growing courier business through its subsidiaries Gelco Express and Northern Messenger.

Canadian expanded its cargo operations with the deployment of larger-capacity Boeing 767 aircraft in both domestic markets and on European and South American routes.

Wardair opened a new cargo centre at Toronto's Pearson International Airport in 1988, and offered greatly increased carrying capacity in its new fleet of Airbus 310's. In addition to its domestic network, cargo operations were concentrated on U.K. routes.

The fact that several northern airports showed up in the top 30 cargo rankings illustrates the importance of air freight to more remote communities. In 1988, Canadian Airlines International, Northwest Territorial Airways and First Air all introduced jets configured for combination service on their northern routes.

Increased service levels were noted in the results of the 1988 Shippers' Survey where respondents using air freight services indicated improvements in the number of carriers, frequency of services, and capacity available. The survey of northern communities, however, showed that the overall quality of cargo service is unsatisfactory at many smaller settlements.

Tariffs

Business and economy fares increased on most domestic routes; in highly competitive markets, more and deeper discounts were available.

Air fares are largely governed by the sophisticated and constantly evolving techniques of yield management whereby airlines seek to increase revenues through optimizing the mix of business, economy and discount seats sold on their flights. This usually involves adjusting the availability and size of discounts and has led to a situation where almost two out of every three scheduled passengers in Canada fly on discount fares.

Analysis of fare levels is difficult without knowing how many of each type of fare were available and sold; for example, it means little that economy fares rose by a certain percentage if only a small proportion of passengers actually travelled on this fare. Nevertheless, certain observations can be made with respect to 1988.

Business fares, providing additional amenities and convenience, are generally available on intercity and commuter routes. Competition for high-yield business traffic is intense, and tends to be based more on service than on price. A comparison of fourth quarter 1988 fares with those from the corresponding quarter in 1987 shows that business fares rose about 10 per cent on most routes. Wardair's business fares were generally 15 per cent lower than Air Canada's and Canadian's, undercutting their economy fares as well.

The economy or basic fare is the lowest unrestricted fare available on a route, and between fourth quarters 1987 and 1988, these increased about six per cent on most of the top 30 routes. Again, Wardair kept its fares lower than the competition, although the 15 per cent margin was beginning to shrink in 1988.

The much-publicized "fare wars" of 1988 involved aggressive use of discount fares, seat sales, and other incentive programs. Wardair launched its own frequent flyer plan, and also introduced bulk purchase discounts for business and economy travellers — a move quickly matched by Air Canada and Canadian. On most scheduled domestic routes, the total number of discount fares available did not change much in 1988, except in markets where competition was particularly intense; in these latter cases, the number of discounts increased and the range went deeper. Although Wardair's business and economy fares were lower than its competitors', Air Canada and Canadian offered more and deeper discounts than Wardair on virtually every route surveyed.

On the highly-competitive long-haul transcontinental routes, such as Toronto-Vancouver, Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montreal-Vancouver and Ottawa-Vancouver, there was a noticeable increase in the number of different discount fares offered, primarily by Air Canada and Canadian; the lowest of these fares was also substantially lower than in the fourth quarter of 1987 and represented discounts of more than 80 per cent off the full fare.

The introduction of competition on three northern routes produced varied results in terms of fares. In the Vancouver-Whitehorse and Edmonton-Inuvik markets, where Air Canada Connectors now competed with Canadian's services, economy fares underwent the standard six per cent increase, while there were more and deeper discounts available.

On the Iqaluit-Yellowknife route, both economy and discount fares plunged dramatically.

Survey results were relatively consistent on the subject of tariffs, indicating increases in business, economy and discount fares.

Travel agents responding to the ACTA survey noted a proliferation of discount fares, with increasingly complex rules and conditions attached. Increases in the number of discount fares available were also noted in the survey of northern communities.

The 1988 Shippers' Survey reported that more than half of the respondents shipping by air paid the same rates or less than in 1987. The northern survey also indicated that air cargo rates remained largely unchanged in 1988 except for increases in the Inuvik and Fort Smith Regions of the Northwest Territories as well as in northern Manitoba and Quebec.

Fleet

In 1988, Canada's airlines embarked on ambitious re-equipment programs, ordering new state-of-the-art aircraft to provide flexibility in deployment and lowest possible operating costs.

Majors' Fleets

To bring their fleets into line with their corporate strategies in the deregulated environment, the three major airlines ordered a total of 83 new jet aircraft worth over $4 billion. Options for another 88 aircraft raised the total potential commitment to some $8.7 billion.

Air Canada's extensive fleet featured 33 Boeing 727's and 35 DC-9's which were assigned primarily to short and medium-haul North American routes. Larger Lockheed L1011 and Boeing 747 aircraft were used on heavily-travelled international routes while Boeing 767's were used to serve thinner North Atlantic, transcontinental and long-haul transborder markets. DC-8 aircraft were used exclusively for cargo operations.

In July, Air Canada announced a $1.8 billion order for 34 Airbus 320's, with options for an additional 20, to replace the aging B-727's. The technologically advanced A-320's offer a longer

Table 5.8

Major Airlines Fleet Composition

	1987		1988		ON ORDER	
Air Canada	33	B-727	33	B-727	34	A-320
	35	DC-9	36	DC-9	3	B-767
	8	DC-8 (cargo)	6	DC-8 (cargo)		
	6	B-747	6	B-747		
	15	L1011	14	L1011		
	14	B-767	19	B-767		
	111		114			
Canadian Airlines Int'l	72	B-737	67	B-737	17	A-320
	12	DC-10	13	DC-10	6	B-767
	3	F-27	1	F-27	3	B-747
	1	Electra	2	Electra		
	88		4	B-767		
			87			
Wardair	3	B-747	3	B-747	8	MD-88
	3	DC-10	1	DC-10	16	F-100
	6	A-310	12	A-310	2	A-310
	2	A-300	2	A-300		
	14		18			

range and 47 per cent fuel savings, and require only two flight crew — all of which translate into reduced operating costs. At the same time, Air Canada expanded its longer-range fleet with the delivery of four additional Boeing 767's. Arrangements have been made to sell 28 of the B-727's to the U.S. cargo carrier, Federal Express, and three more to Worldways Canada. Two of the all-cargo DC-8's were sold.

The fleet that was initially consolidated under Canadian Airlines International consisted basically of 72 Boeing 737 aircraft operating in domestic and transborder service, and 12 DC-10's deployed largely on long-haul international routes.

During 1988, Canadian took delivery of four long-range Boeing 767's, providing flexibility to assignments within North America as well as on European and South American routes. It also announced orders for new aircraft totalling $1.6 billion, including three Boeing 747-400's for trans-Pacific services to Hong Kong, Bangkok and Tokyo (with options for four additional), six more Boeing 767's (with options for 14 additional), and 17 Airbus 320's (with options for 34 additional) to replace and supplement the B-737's.

Wardair expanded its all-widebody fleet with the delivery of six Airbus 310's, while disposing of two DC-10 aircraft. It also announced a $2 billion program to increase its North American capacity with orders for two more Airbus 310's, eight new MD-88 aircraft (comparable to the Airbus 320) and 16 smaller Fokker 100 jets, plus options for eight more MD-88's and eight more Fokker 100's.

Affiliates' Fleets

Air Canada affiliated carriers increased their scheduled flights in the fourth quarter of 1988 by almost 36 per cent over the comparable 1987 quarter. The increase in Canadian affiliates' flights was over 76 per cent. Combined with the even higher figures for increases in seat capacity, this

Table 5.9

Major Airlines Scheduled Operating Statistics

	Air Canada			Canadian			Wardair		
	1987	1988	% Change	1987	1988	% Change	1987	1988	% Change
Passengers Carried (000's)	12,562	13,680	8.9	8,507	8,813	3.6	805	1,465	81.2
Revenue Passenger-Kilometres (000's)	20,974,508	22,812,785	8.8	15,476,565	18,017,739	16.4	3,407,367	5,233,245	53.6
Available Seat-Kilometres(000's)	30,069,665	32,298,156	7.4	22,409,296	25,936,569	15.7	5,030,209	7,939,095	57.8
Passenger Load Factor	69.75	70.63	1.3	69.06	69.47	0.6	67.74	65.92	(2.7)
Goods Tonne-Kilometres (000's)	809,644	791,407	(2.3)	329,058	394,764	20.0	64,488	68,712	6.6

Note: ( ) indicates negative figures

Source: Aviation Statistics Centre

indicates a shift toward larger aircraft — a reversal of the trend earlier in the year.

To provide for their expanding services, the affiliated carriers acquired turboprop aircraft such as Jetstream 31's (19 seats), and Dash-8's and ATR 42's (36 to 50 seats). Some of the larger affiliates ordered Fokker 28, Fokker 100, B-737 and BAe 146 jet aircraft to compete more effectively on longer, higher-density routes.

Independents' Fleets

In 1988, City Express standardized its fleet around four Dash-7's and four Dash-8's.

First Air took delivery of one Boeing 727 jet, adding to its existing fleet of three B-727's, Beavers, Twin and Single Otters, DC-3's, HS 748's and Dash-7 aircraft.

CARRIER PERFORMANCE

Expansion in international markets coupled with intense domestic competition produced mixed results for the major airlines — ranging from record profits for Air Canada to severe losses for Wardair.

Operational

In a year of tough industry conditions, Air Canada managed to achieve respectable increases of about nine per cent in both number of passengers carried and revenue passenger-kilometres. This surpassed its rate of capacity increase and boosted passenger load factors to 70.6 per cent. In spite of these improvements and other productivity gains, yields (revenue per passenger-kilometre) dropped in 1988 as the airline discounted domestic fares to meet competitive

pressures and recapture market share lost in the 1987 ground workers' strike.

Cargo operations declined marginally as Air Canada restructured this component to reduce costs and focus on profitable routes.

Canadian Airlines International increased its operational capacity by more than 15 per cent in both passenger and cargo areas. The airline attracted 3.6 per cent more passengers in 1988 through the introduction of new international services to Frankfurt and Munich, competitive domestic scheduling and the continued growth of its extensive feeder network. Larger increases in revenue passenger-kilometres indicate a shift in concentration toward longer-haul routes, and load factors almost matched those of Air Canada. Canadian's yields also dropped in 1988 as a result of the fare-cutting necessary to protect its passenger base.

Wardair's numbers tell the story of its rapidly expanding presence in the high-density intercity markets, utilizing newly-delivered Airbus 310 aircraft. Its lower load factors can be attributed to a number of things, including its relatively new scheduled operations, its lack of a feeder network, and the effects of its competitors' frequent flyer programs. Wardair's efforts to attract business travellers paid off in increased yields, but its low-fare pricing policy kept yields well below those of Air Canada and Canadian.

Financial

In 1988, the major Canadian airlines were caught between the escalating costs of expanding their networks and declining yields resulting from heavy fare discounting. Multi-billion dollar orders for new aircraft represented additional financial pressures looming in the near future.

Air Canada earned a record net income of $96 million for the year, more than double the previous year's figure. Increased operating revenues were largely due to the consolidation of revenues from new subsidiaries (Northwest Territorial Airways, Air Alliance, Gelco Express Ltd.), but also reflect substantial increases in passenger traffic. Other non-operating income was provided through the sale of aircraft.

Table 5.10

Major Airlines Financial Results

$ Million	Air Canada*		PWA*		Wardair	
	1988	1987	1988	1987	1988	1987
Operating Revenues	3,426	3,131	2,176	1,871	544	396
Operating Expenses	3,301	3,027	2,098	1,707	563	381
Operating Income	125	104	78	164	(19)	15
Net Income	96	46	30	28	(22)	36

* Consolidated

Note: ( ) indicates negative figures

Operating expenses were also pushed upward by the inclusion of new subsidiaries, together with increased expenses for sales commissions and rising maintenance costs. Annual depreciation expenses were significantly reduced.

PWA Corporation (Canadian Airlines International) declared a net income of $30.3 million for 1988. After the previous year's income was cut in half by non-recurring costs related to the integration of Pacific Western Airlines and Canadian Pacific Airlines, the new airline continued to rationalize its network operations and expand both its passenger and cargo capacity. This strategy was designed to ensure longer-term viability, but during a year of intensive fare competition and reduced yields, it produced mediocre financial results.

Wardair's transition to scheduled operations was not expected to produce profits until the early 1990's, and the company incurred severe losses in 1988. The announced loss of $21.6 million represented a drop of almost $58 million from the previous year (note that figures for both years include after tax gains from sale of aircraft of $28.6 million in 1987 and $36.1 million in 1988). The determined efforts of Air Canada and Canadian to protect their market shares blunted Wardair's aggressive price-cutting strategy and although Wardair achieved a 37 per cent increase in operating revenues, it was not enough to match the increased costs of its rapidly-expanding scheduled operations.

Marine Services

CANADIAN INTERNATIONAL LINER TRADE

HIGHLIGHTS OF 1988

Service contracts

The expectation that service contracts, one of the new provisions of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987* (SCEA), would provide shippers with a tool for reducing conference freight rates has not materialized. Unlike the U.S., where thousands of service contracts are in effect, only six contracts were filed with the Agency in 1988.

Independent action

Although independent action, the provision by a conference member line of a rate or service different from the standard tariff, was more widely used in Canadian liner trade than service contracts, there is no evidence that the mandatory right of independent action had a measurable effect on dampening general rate increases imposed on Canadian shippers by conferences in 1988.

Loyalty contracts

The removal of the ability to demand a 100 per cent cargo commitment, along with the advent of service contracts and independent action, sounded the death knell for loyalty contracts, as the remaining conferences using these contracts eliminated them in 1988.

Familiarity with SCEA

The results of the Agency's surveys of Canadian shippers and international freight forwarders conducted in 1988 revealed that the majority of respondents in both groups were unfamiliar with the

provisions or objectives of the new shipping conferences legislation.

Impact of SCEA

Evidence indicates that the Act had little impact on Canadian international liner trade in 1988. Changes in industry structure, traffic levels, level of service and ocean freight rates from 1987 to 1988 were more affected by market forces on various trade routes, the policies of shipping conferences, the continuing rationalization of liner services, and decisions on ocean liner shipping made abroad.

Transpacific Discussion Agreement

In an attempt to reduce the over-capacity problem and raise rates in the transpacific eastbound trade, 13 conference and non-conference lines providing services in the trade formally agreed in 1988 to reduce available capacity by 10 per cent commencing in 1989. If successful, the agreement will stabilize falling rates and eliminate the favourable situation enjoyed by Canadian importers as a result of the imbalance in cargo flows.

TWRA rates

Burgeoning North American exports to the Far East as a result of the drop in the value of the U.S. dollar vis-à-vis major Far East currencies triggered a series of increases in the ocean freight rates of the Transpacific Westbound Rate Agreement (TWRA), a conference providing services to Pacific Rim countries. At year's end, rates continued to climb as cargo demands still exceeded TWRA's available capacity.

Vancouver container clause

The elimination of the requirement to unload inbound containers at the Port of Vancouver in 1988 was expected to aid the port in its battle to regain container trade which had been diverted through the U.S. ports of Seattle and Tacoma, and entice ocean carriers to include once again the port in their itineraries.

Growth of Electronic Data Interchange

Many conferences, individual shipping lines, ports and governments have taken advantage of advances in electronic data interchange to increase their operational efficiencies and meet their documentation needs. A clear example of this trend is the U.S. Federal Maritime Commission's commitment to develop an automated tariff filing and information system.

REGULATORY REFORMS

The new Shipping Conferences Exemption Act *provides a more equitable balance between the interests of Canadian shippers and shipping conferences.*

On December 17, 1987, the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987* (SCEA) replaced the *Shipping Conferences Exemption Act, 1979* (SCEA, 1979).

The primary objective of the Act remains the same, namely to exempt certain practices of shipping conferences serving Canada from the provisions of Canada's *Competition Act*. However, the new Act does introduce a number of features which are expected to clarify and narrow the exemptions that conferences enjoy, provide a more equitable balance between the interests of Canadian shippers and shipping conferences, and increase the scope for price competition among member lines of conferences.

Member lines of a conference agree to set rates, charges and conditions of service. To qualify for an exemption from anti-combines legislation, a conference must file its basic agreement with the Agency. However, the exemption does not allow conferences to negotiate freight rates with inland carriers or engage in predatory pricing. The Act also exposes previously-protected agreements between conference and non-conference lines to the provisions of the *Competition Act*.

A major addition to the new legislation includes the mandatory right of member lines of conferences to take independent action - the act of setting a tariff provision for a rate or service item different from the conference's existing tariff provisions.

The SCEA also allows for the use of confidential service contracts by conferences or its member

lines. In such an arrangement, the shipper makes a commitment to provide a minimum quantity of cargo over a fixed period in exchange for a special rate and/or service level from the conference. However, conferences were given the right to establish the terms and conditions governing the use of these contracts.

Also, under the new legislation loyalty contracts no longer require a commitment of 100 per cent of a shipper's cargo.

Finally, the SCEA provides mechanisms for investigating and resolving complaints against conference practices when those practices result in an unreasonable reduction in transportation services or an increase in transportation costs.

INDUSTRY STRUCTURE

Except on minor trade routes, the presence of conferences remained unchanged in Canadian liner trade.

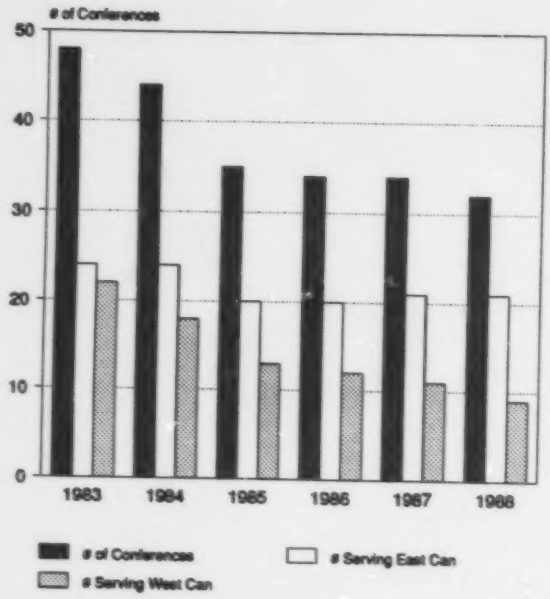
Shipping conferences — associations of ocean carriers controlling rates, charges and conditions of service offered by their member lines — provide regular and frequent ocean freight service to and from Canada.

The number of conferences serving Canada in each of the past five years can be seen in Figure 6.1 below.

The number of conferences active in Canadian trade decreased from 34 in 1987 to 32 by the end of 1988 as a result of the dissolution of three minor conferences and the formation of one new conference. There was little change in the number of conferences offering inbound (import), outbound (export) and both services from 1987 to 1988. Nor were there any changes in the number of conferences serving Canada on major trade routes in the two year period.

Statistics as reported in Figure 6.1 show that the number of member lines in conferences, the number of conferences serving the Canadian east and west coasts and the number of services provided by shipping conferences in Canadian trade declined in 1988. Restructuring of international liner shipping in line with changing trading patterns, supply and demand factors on various trade routes, and service rationalization appear to be the driving forces behind these changes.

FIGURE 6.1: CONFERENCES SERVING CANADA AS OF DECEMBER 31 OF EACH YEAR



Source: Conference Files

CONFERENCE OPERATIONS

Importance of Conferences in Canadian Trade

Conference tonnages remained relatively stable.

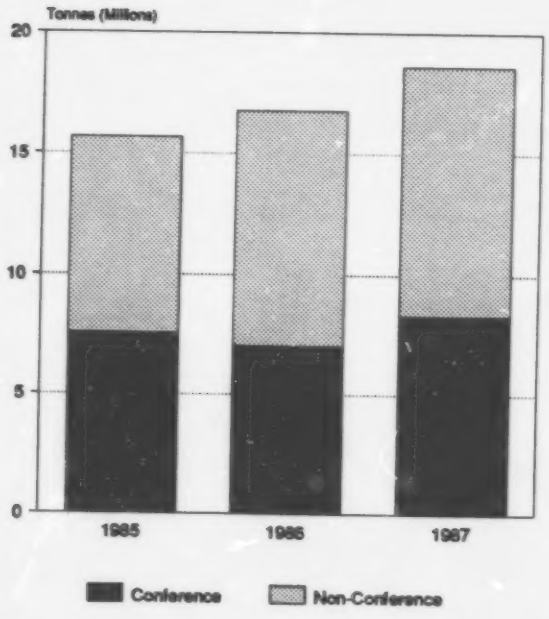
Non-liner bulk shipments consistently account for the vast majority of the total tonnage (i.e. over 200 million tonnes or roughly 90 per cent of total tonnage) moved in Canadian international waterborne trade. This reflects the dominance of bulk commodities in Canadian international trade.

The tonnage carried by conferences, although a much smaller component of Canadian international waterborne trade, is nevertheless significant given

the proportionately higher value of its cargo (i.e. manufactured and semi-manufactured goods). Changes in tonnages moved by conference and non-conference operators in Canadian liner trade in 1985, 1986 and 1987 are depicted in Figure 6.2.

Conference tonnages have remained relatively stable. Independent liners, as a result of their growing numbers and strength, combined with the recent reduction in the number of conference services, continued to dominate liner trade on the Canadian west coast. In contrast, the stability and longevity of conference lines on the east coast trade routes, especially to the U.K. and the Continent, assured that the majority of east coast tonnages were carried in conference vessels.

FIGURE 6.2: CANADIAN INTERNATIONAL LINER TRADE



Source : Agency's Liner Trade Data Base

Service

Levels of service provided by conference and independent carriers did not change appreciably.

In 1988, as in previous years, shipping lines serving Canada introduced new equipment, altered schedules and ports of call, changed space chartering agreements and initiated and discontinued services. However, the net result was little change in the overall level of service provided to Canadian shippers and importers by conference and independent carriers from 1987 to 1988.

Four lines initiated service in eastern Canada while Vancouver saw two major lines shift their operations to the United States, two lines merge, and one other line withdraw from liner trade.

The table below shows the changes in the number of conference and non-conference lines serving Canada on its three major trades routes (i.e. to and from the U.K./Continent, the Pacific Rim and Australia/New Zealand) from the second quarter of 1987 to the third quarter of 1988.

While the frequency of services and average transit times to foreign ports provided by both conference and non-conference carriers to eastern and western Canada remained relatively stable throughout 1987 and 1988, several lines introduced larger vessels. Despite increases in carrying capacities on a number of routes it is difficult to measure the effect of this development on Canadian shippers and importers since many of the lines employing larger vessels call at U.S. as well as Canadian ports and actively solicit U.S. cargo regardless of port of loading. The Agency received no formal or informal complaints from shippers regarding the availability of cargo space in 1988.

Tariffs

Changes in conference tariffs varied on major trade routes.

Changes in conference tariffs were examined for major trade routes between eastern Canada and Australia/New Zealand, eastern Canada and the U.K./Continental Europe, and eastern and western

Table 6.1

Number of Unique Services Offered by Shipping Lines on Major Canadian Trade Routes

To/From Western Canada	Spring, 1987	Fall, 1988
Conference Lines	23	21
Non-Conference Lines	21	20
To/From Eastern Canada		
Conference Lines	24	23
Non-Conference Lines	35	38

Note: Figures include direct calls to Canada, services to Canada via U.S. ports and landbridge services.

Canada and the Far East. Results of an analysis of a small number of leading commodities (by weight) carried by those conferences operating on major trade routes were consistent with the changes described below.

Eastern Canada - Australia/New Zealand

Two conferences, one inbound and the other outbound, each with the same two member lines, operated on this route in 1987 and 1988. Although the outbound conference did institute a general rate increase of six percent in 1987, it did not increase rates in 1988. Indeed, competition from the large number of non-conference operators on the route, recent reductions in currency adjustment factors and bunker fuel adjustment factors, and the increase in the strength of the Canadian dollar have, in the aggregate, forced rates down over the past two years. Changes in the freight rates of the leading commodities carried by this conference corroborate these observations.

Prevailing market conditions and non-conference competition have also been responsible for generally lower rates on commodities carried by the inbound conference on this route in 1988. Freight rates for the principal commodities remained relatively stable from 1987 through 1988 as they are set by collective negotiations between Australian government marketing boards and all carriers.

It would appear that the new pricing features introduced by the SCEA - independent action and service contracts - were not behind the lowering of the rates on this route as neither were used by either conference. The use of loyalty contracts by these conferences was also phased out in mid-1987.

Eastern Canada - United Kingdom/Continental Europe

Four conferences, two outbound (one to the U.K. and one to continental Europe) and their inbound counterparts, plied this trade route in 1987 and 1988. Line membership is identical in all four conferences.

The two export conferences initiated no general rate increase in 1987; however, in 1988 these same conferences increased the general tariff three times. Despite these increases, freight rates are just now returning to levels considered by the conferences to be acceptable after the devastating rate wars and sluggish volumes experienced in the mid-1980s. The sudden jump in eastbound volumes in 1988, as a result of the weakening of the U.S. dollar against European currencies, restored some degree of balance to cargo flows while simultaneously forcing eastbound rates up. However, Maersk's entry into the trade in 1988 with its substantial carrying capacity may do much to moderate export freight rate increases in the coming year.

These conferences prohibited the use of service contracts and took only two independent actions in 1988; loyalty contracts, under which the majority of export cargo formerly moved, were cancelled effective January 1, 1988.

Despite the recent resurgence of eastbound cargo, the majority of the tonnage continues to be moved by the import conferences on this route and this is reflected in the tariff levels. In 1987, import conferences announced one general rate increase; in 1988, these same conferences instituted two general rate increases. The dominant position of the two conferences in this market, the lack of use of service contracts and independent action, and the continuing strong demand for liner services account for these trends.

Eastern and Western Canada - Far East

Four conferences operate in the transpacific trade. The Transpacific Westbound Rate Agreement (TWRA) is the only outbound conference providing services from east and west Canada to Pacific Rim countries including Japan. Three conferences - the Asia North America Eastbound Rate Agreement (ANERA) providing services to east and west Canada from Pacific Rim countries excluding Japan, the Japan-East Canada (JEC) and the Japan-West Canada Freight Conference (JWC) - provide inbound services to Canada.

Both TWRA and ANERA are joint Canada/U.S. conferences and the JEC and JWC are extensions of U.S. conferences. Changes in rates in 1987 and 1988 are explained, to a great extent, by prevailing trends or developments in the U.S. which account for the largest proportion of liner trade moving on this route.

After a number of years of depressed rates for westbound commodities, TWRA rates began to climb in 1987 with the rate recovery continuing through 1988. The buoyancy in these freight rates in 1988 can be attributed to the decline of the U.S. dollar versus the Japanese yen and the subsequent rise in Canadian and U.S. exports to the Far East. Westbound tonnage originating from the U.S. east, west and Gulf coasts rose, on average, by 33 per cent in 1988.

The sudden growth in exports was responsible for the demand for container slots on vessels exceeding the capacity available, putting TWRA lines under pressure to maximize available capacity and revenues. Indeed, lower value commodities had considerable difficulty in securing space on TWRA vessels. The situation deteriorated to such an extent that TWRA member lines were taking independent actions to increase, rather than decrease, freight rates. Moreover, as demand continued to exceed supply and rates continued to climb, TWRA members were reluctant to sign service contracts with shippers who were asking for a hedge against even higher freight rates.

In contrast, the reversal of cargo flows as a result of the weaker U.S. dollar and the growing overcapacity in the eastbound trade signalled lower rates for commodities moved from the Far East to North America by ANERA member lines in 1988.

To maintain market share, many ANERA members turned to the frequent use of independent action which had the effect of driving rates even lower in 1988. Minimum rate levels had been established by ANERA for independent action in 1987 but these were discontinued with the enactment of the SCEA, and member lines began setting rates below those previously established minima. The use of service contracts in the U.S. eastbound trade in 1988 declined considerably (an estimated 50 per cent of ANERA's cargo moved under service contracts in 1988 as compared to 80 per cent in 1987) as shippers were reluctant to commit themselves to a contract rate when tariff rates were falling so rapidly.

Continuing problems with overtonnaging forced many transpacific carriers to formally agree to reduce capacity by 10 per cent beginning in 1989. Carriers hope that this action will stop the downward spiral of eastbound rates and restore them to more acceptable levels.

Like ANERA, JEC and JWC rates decreased in the first half of 1988 at which time both conferences declared all rates to be open (i.e. member lines were free to set their own rates). Upon declaring open rates, both conferences discontinued filing tariffs with the Agency making it impossible to determine the change in tariff levels in the last half of 1988. However, information provided in the Agency's conference survey revealed that rates continued to drop to the end of 1988.

EFFECTIVENESS OF THE SCEA IN ITS FIRST YEAR

Service Contracts

Little use of service contracts in Canadian liner trade.

Only six service contracts, five import and one export, were filed with the Agency in 1988. Agency surveys of Canadian shippers, freight forwarders and conferences confirmed that very little overseas freight moved on service contracts in 1988. In comparison, close to 500 service contracts were filed with the U.S. Federal Maritime Commission (FMC) in the first year of the U.S. Shipping Act of 1984. About 4,000 service contracts have been filed with the FMC in each of the last three years and it is estimated that some 3,500 are presently in effect in U.S. liner trade.

All of the import contracts filed in 1988 were with companies importing cargo from the Far East. The sole export contract on file pertains to the movement of cargo from Canada to Europe.

The lack of use of service contracts in Canadian liner trade in 1988 would appear to be due to a number of influences. The negative effect, from a conference perspective, of the widespread use of service contracts on general freight rate levels as seen in the U.S., would appear to have increased the aversion of some Canadian conferences to employing them. Moreover, it is understood that conferences operating on some trade routes to and from Canada have adopted policies prohibiting the use of service contracts by member lines.

Many Canadian exports more likely to move under this type of contract such as newsprint, wood pulp and other forest products, move on vessels chartered by the exporter or on non-conference lines specializing in the carriage of these products rather than in liner trade.

Trends in Canadian liner trade were not conducive to the widespread use of service contracts in 1988. While service contracts may have been welcomed by Canadian shippers moving goods to the Far East and to and from the U.K. and Europe, the constantly escalating rates in these trades in 1988 provided little incentive for conferences to lock themselves into long-term contracts which would not maximize their revenues. On the other hand, Canadian importers receiving goods from the Far East were much better off without service contracts since inbound rates continued to plummet as a result of weak demand and overtonnaging in the trade.

While it is unlikely that service contracts will ever attain the stature in Canadian trade that they have in U.S. trade, because of the proportionately smaller number of large shippers in Canada, it is not to say that these contracts will not be used more frequently in coming years.

Independent Action

Only seven conferences made use of independent action.

Independent action is not new to the Canadian international maritime scene, since many of the conferences serving Canada had included the right of member lines to take independent action in their conference agreements prior to the enactment of the SCEA.

Conference tariff filings revealed that, out of 32 conferences, member lines of seven conferences made use of independent action in 1988 compared to five in 1987. The seven conferences were ANERA, TWRA, JEC, JWC, Canadian Group Agreement, 8900 Agreement and the Canada-U.K. Freight Conference.

In terms of the number of independent actions taken in 1988, two of the seven conferences used this pricing option constantly, three others somewhat less frequently (i.e. 50 or fewer taken) and two, very rarely (i.e. ten or less independent actions taken). For those two conferences using independent action constantly, survey results indicated significant proportions of their 1987 and 1988 Canadian tonnages moved under independent action.

Evidence shows that in most conferences, the initiation of an independent rate action by one member line was soon followed by similar rate actions on the part of other member lines and that independent actions were taken on a wide range of commodities. Discounts ranged from 15 per cent to 45 per cent in 1988 and varied according to

conference, line within a conference, commodity, terms of shipment and routing.

At first glance, the independent action provision in the SCEA appears to have had a significant effect on TWRA operations as its member lines made considerable use of independent action in 1988, especially in the carriage of leading commodities moved from Canada to the Far East. However, it should be noted that total independent actions filed by the conference in 1988 actually decreased over the number filed in 1987 (i.e. 1,604 as compared to 2,258). Moreover, independent actions taken in 1988 were, for the most part, simply extensions of those taken in the previous year. As TWRA standard tariff rates rose from 1987 through 1988, most member lines adjusted their independent action rates upward to maintain a constant differential between these rates and standard tariff rates. Discounts offered by TWRA lines ranged from 10 per cent to 40 per cent depending upon commodity, terms of shipment and routing.

In ANERA's case, member lines of this conference continuously employed independent action through 1987 and 1988. The removal of minimum rates, precipitated by the SCEA, allowed member lines to take independent action below previously established minima. An examination of leading commodities moved by ANERA in Canadian liner trade during this period revealed that rates for these commodities generally fell primarily because of rate actions taken by lines. It was discovered that most lines generally followed each others' leads regarding independent action so that, although shippers were apt to receive reductions ranging from 10 per cent to 30 per cent on these commodities, most lines charged similar rates for each of the commodities. The incessant use of independent action by ANERA member lines is best illustrated by the conference's restructuring of its tariff in 1988 to accommodate independent action to the virtual elimination of its standard tariff.

While the mandatory inclusion of the independent action clause in conference agreements filed under the SCEA had a minor impact on lowering freight rates on Canadian imports from the Far East, it would seem that other factors such as shifts in trade flows and the imbalance of shippers' demands and available capacity were much more prominent in determining rate levels for conference services on this route in 1988.

Loyalty Contracts

Loyalty contracts disappear in 1988.

Under the former shipping conferences' legislation, loyalty or patronage contracts provided Canadian shippers and importers with an opportunity to obtain a discount (of no more than 15 per cent) below the standard conference freight tariff in exchange for a formal commitment (normally 100 per cent) of their cargo to the conference.

Since 1980, the use of loyalty contracts by conferences serving Canada has been declining. With the passage of the U.S. Shipping Act of 1984, which legitimized the use of service contracts and the right of independent action by conferences operating in the U.S. liner trade, this decline accelerated. Only ten of the 41 conferences serving Canada in 1984 were using loyalty contracts; by 1987, this number had dropped to three. Changes in the SCEA eliminating the right of a conference to demand a 100 per cent cargo commitment were instrumental in the remaining conferences eliminating their use. Until recently, the large majority of Canadian liner cargo moved by conferences operating in the eastern Canada - U.K./continental Europe route did so under loyalty contracts but, by January 1, 1988, even these conferences had eliminated their use.

It would appear that the changes in the SCEA regarding loyalty contracts hastened their demise as did the Act's formal recognition of the use of service contracts and independent action by conferences serving Canada.

Shippers' Perspective

Most shippers noticed little impact of SCEA on their business.

Results of the shippers' survey indicate that close to two-thirds of all shippers and importers responding in 1988 were unfamiliar with the SCEA. Only seven per cent of respondents characterized themselves as being very familiar with this new legislation. According to tabulations, larger shippers as well as those shippers or importers who arranged the transportation of their goods directly with ocean carriers (as opposed to using

Table 6.2

Shippers' Assessment of *SCEA*

Effect of:	Beneficial (%)	No Effect (%)	Not Beneficial (%)
SCEA in General	29	63	8
Service Contracts	21	74	5
Independent Action	32	65	3
More Than One Designated Shippers Group	13	85	2
Loyalty Contracts (Commitment of Less Than 100% of Volume)	18	79	3
Stipulation of Notice Period for Tariff/Surcharge Increases	27	63	10
Complaint Resolution	7	90	3

freight forwarders) were more likely to be familiar with the SCEA than smaller shippers.

Shippers and importers were also asked to rate the effect of the new provisions of the legislation as well as its overall impact. The aggregated ratings of respondents who were familiar with the Act are shown in Table 6.2.

In the case of independent action, a new provision in the legislation, only 15 per cent of shippers and importers surveyed reported making use of independent action rates in the transportation of their shipments. A total of 41 shippers in the sample reported requesting conference carriers to take independent action; 27 of these shippers were successful 50 per cent of the time or more in persuading conference carriers to file for independent action.

Regarding service contracts, only four percent of the respondents indicated using this new SCEA pricing feature. The reported usage of service contracts may be inflated as a result of shippers confusing service contracts with loyalty contracts, and including U.S. service contracts.

In rating the level of service received from conference and non-conference ocean carriers in 1988, respondents rated non-conference carriers better on price/rate, but conference carriers received better ratings regarding frequency of sailings, space availability, transit times and overall service.

Some 10 per cent of shippers responding to the marine section of the Agency survey provided substantive views on the legislation. Most frequently mentioned by shippers and importers were difficulties they encountered in negotiating service contracts, independent action rates and general ocean freight rates with member lines of conferences.

Freight Forwarders' Perspective

SCEA had little impact on freight forwarders' operations.

In addition to shippers and shipping conferences, the Agency also polled Canadian international freight forwarders for their views of the impact of

the SCEA legislation on their operations in 1987 and 1988.

Survey results reveal that freight forwarders were somewhat more familiar with the SCEA than individual shippers; just under one-half of forwarders indicated that they were generally familiar with the provisions of the legislation. Regarding its impact, just under two-thirds of these forwarders reported that the Act had only a marginal effect on their business in 1988.

In arranging for the transportation of their clients' inbound and outbound shipments, the majority of forwarders assigned cargo to conference and non-conference shipping lines on a relatively equal basis. With respect to the relative importance of selecting a shipping line for their clients, the overwhelming majority of forwarders considered prices/rates to be the most important factor, followed by the frequency of sailings offered by the line.

Regarding the use of independent action, about 25 per cent of forwarders reported moving clients' import and export cargoes on independent action rates frequently. One-half of the respondents noted that they had not used independent action rates at all in 1988. Forwarders were mixed in their views of the effect of the independent action provision on the conference system, with 14 per cent saying that it weakened the conference system, 14 per cent saying it strengthened it, and the remainder replying that it had no effect, they did not know or it was too early to tell.

A final point regarding independent action concerns the forwarders' views on the 15-day notice period that member lines are required to give to their conferences. The survey returns showed that 50 per cent of forwarders felt the notice period was too long and the other 50 per cent felt it was appropriate.

Of the various types of rates available to forwarders, service contracts and loyalty contracts were reported to be the least used. However, a large majority (80 per cent) of the forwarders responding never approached conferences regarding the negotiation of service contracts.

In general, the freight forwarders had no major complaints or concerns regarding the operation of the SCEA. However, a few reflected some dissatisfaction with conferences, noting that they tended to be inflexible at times regarding shippers' needs, particularly in allowing member lines to take independent action.

Conferences' Perspective

Conferences indicate minor impact of SCEA on operations.

Three-quarters of all conferences serving Canada completed the Agency's survey questionnaires in 1987 and 1988. Two conferences in 1987 and three in 1988 indicated that the scope of their operations did not warrant completing the survey, and six other conference sections filed joint returns.

The issue of independent action was addressed by ten conferences, with five conferences expressing the desire to see this clause eliminated from the Act and five indicating a preference for the extension of the present 15-day notice period. In relation to the effect of independent action on rates in 1988, only three conferences responded that they had reduced rates while the other two were of the opinion that it had no effect.

Loyalty contracts were also mentioned as an issue by ten respondents who favoured a return to the provisions contained in the SCEA, 1979 (i.e. the conferences could demand a 100 per cent cargo commitment from their shippers). Conferences were of the view that, with less than a total commitment by the shipper, there would be no way of determining if minimum requirements of loyalty contracts had been fulfilled, thereby rendering the contract unenforceable.

Nine conferences reported increasing rates in 1988 with operating costs, line capital costs, and increases in ancillary charges most frequently cited as contributing to the increases.

In relation to service contracts, 11 conferences advocated no changes to current provisions while nine declined to respond.

One conference indicated the SCEA's positive effect on the way business is done, four noted a negative effect, and 15 said there was no effect.

IMPACT OF THE SCEA

Evidence indicates that the SCEA had little impact on Canadian international liner trade in 1988. Changes in industry structure, traffic levels, level of service and ocean freight rates from 1987 to 1988 were more affected by the play of market forces on various trade routes, the policies of shipping conferences, the continuing rationalization of liner services, and decisions made abroad on ocean liner shipping.

Few service contracts were filed in 1988. Independent action enjoyed wider use, but had only marginal impact (and only on one trade route). In fact, independent action was sometimes taken to increase rather than decrease rates. The SCEA effectively eliminated loyalty contracts from Canadian liner trade.

Results of Agency surveys of Canadian shippers, international freight forwarders, and conferences serving Canada confirmed the minimal effects of the SCEA on their respective operations, and the widespread unfamiliarity with the details of the legislation.

NORTHERN MARINE RESUPPLY

HIGHLIGHTS OF 1988

Withdrawal of Arctic Transportation Ltd.

The withdrawal of Arctic Transportation Ltd. from community resupply in the Mackenzie system and the sale of its river equipment to Northern Transportation Company Limited, the system's major water carrier, was the year's major development. Prior to the commencement of the 1988 season, Arctic Transportation Ltd. informed the Agency that it would not be applying for a community resupply licence. This has had the effect of strengthening Northern Transportation Company Limited's dominant position in the system.

Completion of Saskatchewan Power Corporation's hydro line

The completion of the work on Saskatchewan Power Corporation's new hydro line along the north shore of Lake Athabasca was the major development in the Athabasca system. Its completion will resurrect the 1983 to 1986 trend toward declining cargo tonnages in the system, especially with respect to bulk fuel movements.

Precarious position of Cree Band Marine Ltd.

Cree Band Marine Ltd. experienced a number of problems in 1988 which prohibited it from providing a regular barging service.

REGULATORY REFORMS

Major changes included the repeal of the Transport Act, the streamlining of licensing procedures and the easing of tariff filing requirements.

Recognizing its obligation to ensure that remote northern communities receive the water transportation services necessary to their economic survival at a reasonable cost, the Federal government, through the Canadian Transport Commission, regulated the movement of passengers and goods in the north under the *Transport Act* until 1987. There were considerable changes to this regulatory regime in 1988 with the passage of the *National Transportation Act, 1987* (NTA) and the subsequent repeal of the *Transport Act*.

Of major importance was the deregulation of the marine movements of national defence cargo and of cargoes in support of the exploitation and exploration of non-renewable resources in the north. However, the NTA stipulates that licensing requirements apply to water carriers providing community resupply services in the Mackenzie River and western Arctic and Athabasca systems (Figures 6.3 and 6.4). Under the *Transport Act*, the Canadian Transport Commission regulated the movement of all passengers and goods in the two systems. Bulk fuel movements in the western Arctic, which had not been regulated, are now included within the definition of community resupply cargo and subject to regulation.

The Act also allowed for the grandfathering (upon application) of those carriers who had, in the five years preceding the passage of the new NTA, provided community resupply services in the two systems.

The new legislation also streamlines the licensing process by authorizing the issuance of community resupply licences for an indefinite duration rather than for a one-year period (as was the case under the *Transport Act*) and by licensing a carrier's total capacity rather than individual pieces of equipment.

Changes in tariff provisions call for carriers to file with the Agency actual tariffs being charged and to publish these tariffs in the communities they serve in lieu of having the regulatory body approve a maximum standard tariff.

INDUSTRY STRUCTURE

The structure of both the Mackenzie and Athabasca systems remained relatively unchanged.

While the northern marine resupply environment underwent major regulatory changes, the structure of the industry was not materially affected from 1987 to 1988.

In 1988, the Agency licensed three carriers - Northern Transportation Company Limited, Cooper Barging Service Ltd. and Coastal Marine Ltd. - to provide resupply services in the Mackenzie system. In 1987, these three carriers, as well as Arctic Transportation Ltd. and Len Cardinal Transport, had been licensed. Beluga Tours Ltd. was also providing services under interim operating authority. Arctic Transportation Ltd. declined to apply for a licence for the 1988 season but continued to operate in support of oil and gas development in the Beaufort Sea.

Northern Transportation Company Limited has been the dominant carrier in the Mackenzie system for many years; however, in 1988 it further strengthened its position as a result of the withdrawal of Arctic Transportation Ltd. and its purchase of Arctic's river equipment.

In the Athabasca system, the Agency licensed two carriers in 1988, A. Frame Contracting Ltd. and Cree Band Marine Ltd. While A. Frame Contracting Ltd., the principal carrier in the system, operated through the 1987 season, Cree Band Marine Ltd. continued the service of Pine Creek Marine (a licensed carrier in 1987 that went into receivership toward the end of the season) using the latter's self-propelled barge. Sidney McKay, also licensed to operate in the system in 1987, was exempted from licensing provisions in 1988 on the basis of equipment capacity. Mr. McKay operated his own equipment only occasionally in 1988.

FIGURE 6.3
THE MACKENZIE RIVER AND WESTERN ARCTIC REGION

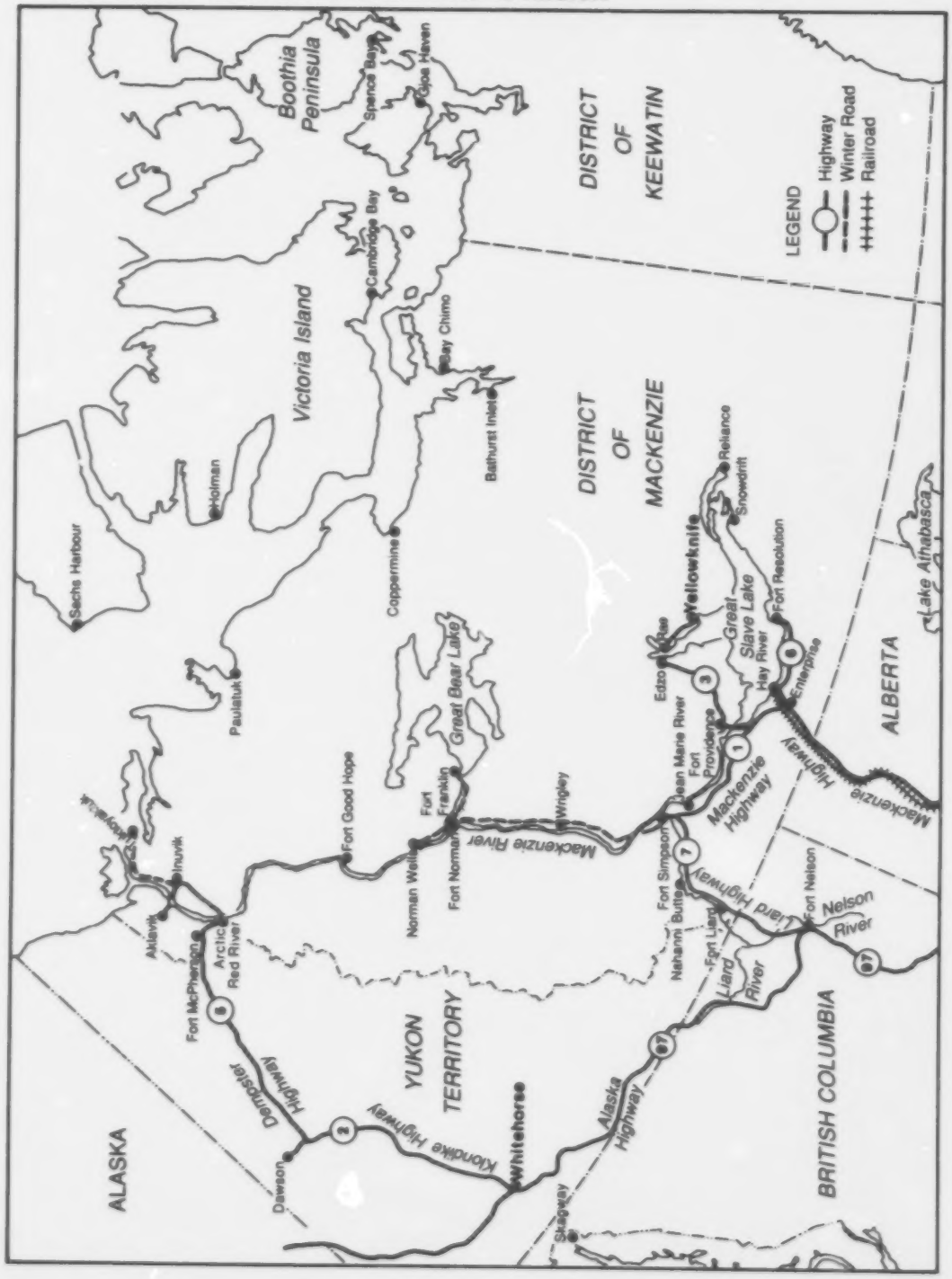
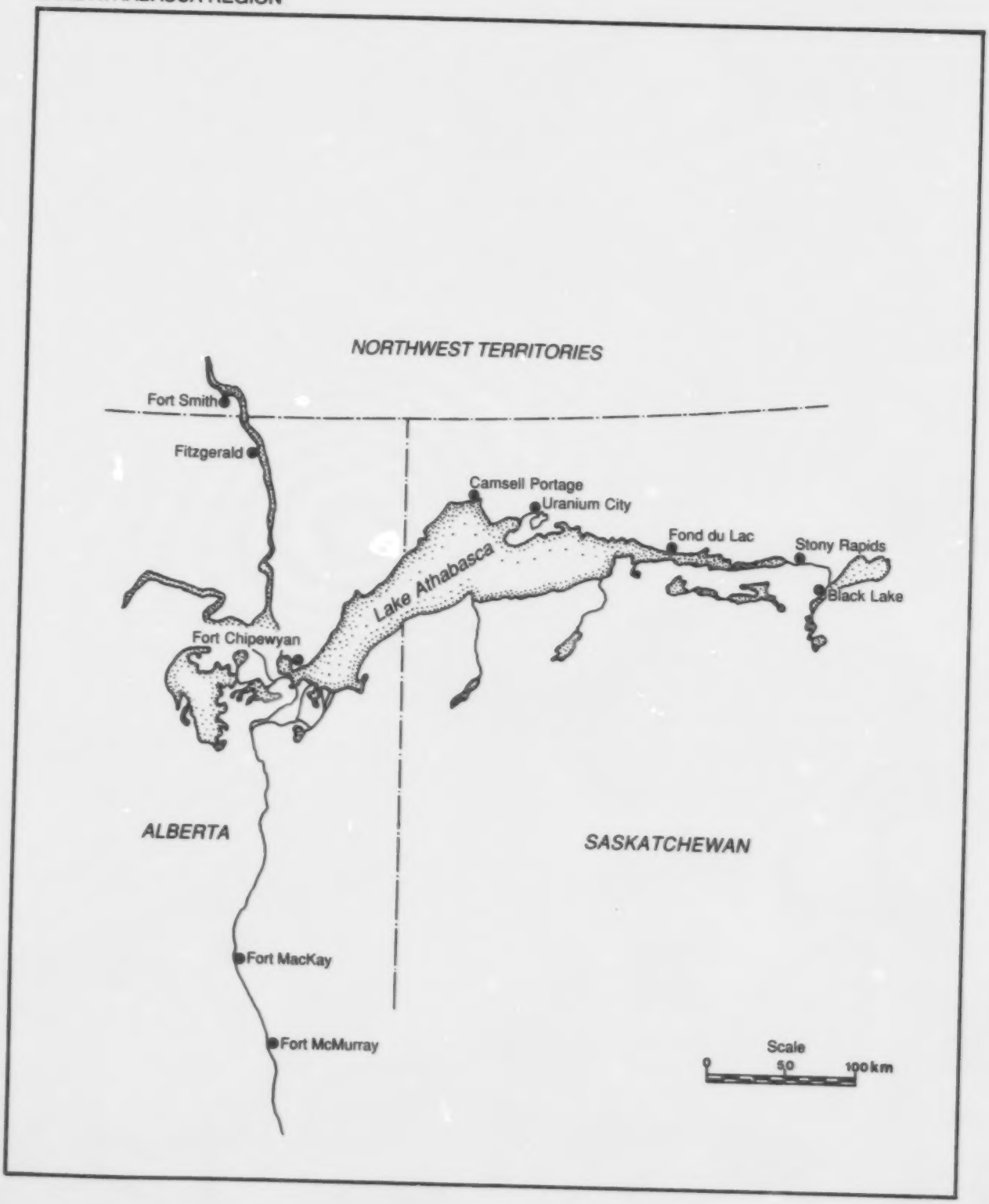


FIGURE 6.4
LAKE ATHABASCA REGION



NORTHERN MARINE OPERATIONS

Areas of Operation and Level of Service

No significant changes in the number of communities served and the capacity available in the Mackenzie and Athabasca systems.

There was no significant change from 1987 to 1988 in the number of communities served by licensed carriers, nor in the carrying capacity available in the Mackenzie system. Northern Transportation Company Limited continued to offer services to all major communities which it had resupplied in 1987, utilizing 72,246 registered tons of equipment. Cooper Barging Service Ltd., with a licensed tonnage of 933 registered tons, continued to satisfy what little demand for marine resupply remained on the Nelson and Liard Rivers and also provided unscheduled and charter services between Fort Simpson and Norman Wells. Beluga Tours Ltd. provided a service with a registered tonnage of 215 tons in the vicinity of Norman Wells throughout the 1988 season. Coastal Marine Ltd. also provided a charter service using equipment totalling 234 registered tons between Inuvik and Tuktoyaktuk in 1987 and 1988.

The number of calls made by Northern Transportation Company Limited to the northern communities it served in 1988 was comparable to 1987, given that community resupply tonnages (of which Northern Transportation Company Limited is virtually the only carrier) remained relatively stable. Beluga Tours Ltd. also maintained its 1987 level of service in 1988, continuing to provide charter services to Esso Petroleum in Norman Wells. Due to major refitting of its tug in 1988, Coastal Marine Ltd. only began operations in August, considerably limiting its number of trips between Inuvik and Tuktoyaktuk. The level of service provided by Cooper Barging Service Ltd. also increased in 1988 as a result of its contract with Chevron Oil.

In the Athabasca system, A. Frame Contracting Ltd., using a fleet totalling 2,761 registered tons in 1987 and 1988, serviced the communities of Fort Chipewyan, Fort Fitzgerald, Camsell Portage, Uranium City, Fond du Lac and Stony Rapids from Fort McKay in 1987 and 1988. With the exception of Fort Fitzgerald and Uranium City, Cree Band Marine Ltd., operating one self-propelled barge totalling 240 registered tons in 1987 and 1988, was also licensed to serve the same communities in both years although insurance restrictions prevented it from making any trips to Fond du Lac and Stony Rapids in 1988. Sidney McKay operated a single vessel on an unscheduled basis between Fort McKay and Fort Chipewyan in both years.

A. Frame Contracting Ltd. sailings dropped from 14 in 1987 to 11 in 1988 with the winding down of work on the Saskatchewan Power Corporation hydro line. Similarly, constant equipment breakdowns adversely affected the number of trips planned by Cree Band Marine Ltd. in 1988, its first full year of operation.

Traffic

Tonnage carried decreased in the Mackenzie system and increased in the Athabasca system.

Total freight tonnage moved by licensed carriers operating in the Mackenzie system decreased by 12 per cent in 1988. The trend in freight tonnages carried in the system over the past six years is illustrated in Figure 6.5.

With the exception of 1985, when marine operators enjoyed a slight resurgence in tonnage as a result of the oil and gas related activities in the Beaufort Sea, freight carried has consistently declined since 1983.

Community resupply cargoes accounted for 80 per cent of total tonnage carried by all operators in 1988. Northern Transportation Company Limited was again the primary mover of this type of cargo by a wide margin; 83 per cent of its total freight carried in 1988 consisted of community resupply. Resupply constituted 50 per cent of Cooper Barging Service Ltd.'s total tonnage in 1988 but the system's other two carriers - Beluga Tours Ltd. and Coastal Marine Ltd. - relied almost exclusively on the resource sector to charter their equipment.

Almost 93 per cent of the resupply cargo carried by Northern Transportation Company Limited in 1988 originated from Hay River and Norman Wells. The majority of tonnage moved from these points consisted of bulk fuel shipments. Major destinations included Inuvik (28 per cent of total tonnage), Yellowknife (26 per cent), Norman Wells

(9 per cent), Cambridge Bay (7 per cent) and Tuktoyaktuk (6 per cent). Freight movements in support of the resource sector have waned in recent years; however, resupply tonnages have remained relatively stable and continue to be the mainstay of the system's major carrier.

In the Athabasca system, an index of the changes in bulk fuel, deck cargo and total tonnage carried by A. Frame Contracting Ltd., can be seen in Figure 6.6 for 1984 through 1988.

While freight moved in support of the construction of the Saskatchewan Power Corporation hydro line in 1988 had the effect of reducing the relative proportion of regular resupply cargo carried by A. Frame Contracting Ltd., the latter still accounted for 55 per cent of the carrier's total tonnage. Despite a second consecutive year of increased tonnages, the completion of the hydro line will once again make A. Frame Contracting Ltd. almost totally reliant on regular resupply cargoes. Moreover, the project's completion will substantially reduce Saskatchewan's Athabasca communities' requirements for bulk fuel in coming years, further reducing resupply cargo available to A. Frame Contracting Ltd.

Cree Band Marine Ltd. operated irregularly in 1988, concentrating on moving deck cargo for the Cree and Fort Chipewyan Indian Bands to Fort Chipewyan. Sidney McKay also moved small quantities of lumber, school supplies and groceries to Fort Chipewyan.

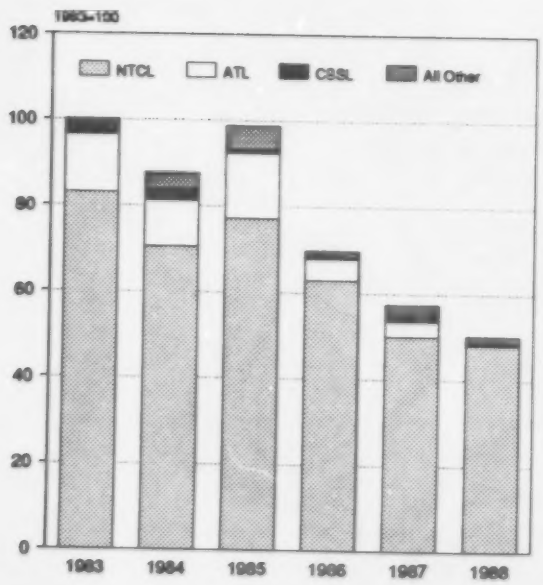
Tariffs

Only two carriers applied for tariff increases.

Northern Transportation Company Limited filed for an increase in its Mackenzie tariff which became effective for the 1988 season.

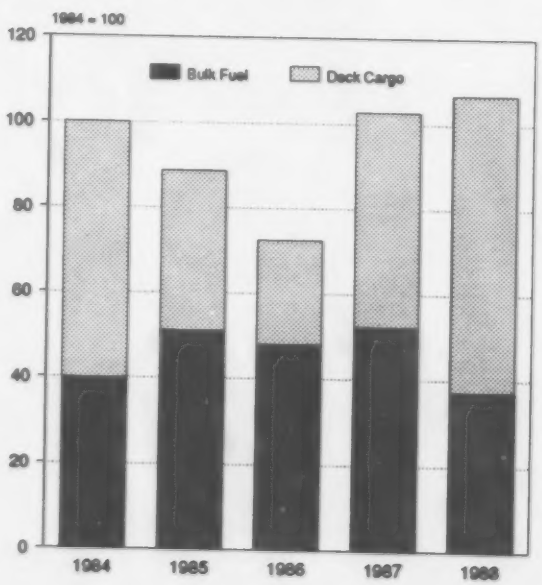
An analysis of Northern Transportation Company Limited base freight rates for the movement of personal goods, light vehicles, and general merchandise from its terminal at Hay River to the major destinations of Norman Wells, Tuktoyaktuk,

FIGURE 6.5: MACKENZIE RIVER AND WESTERN ARCTIC INDEXED CARGO MOVEMENTS BY CARRIER 1983-1988



Source : Annual Commercial Water Carriers Reports

FIGURE 6.6: INDEXED TONNAGE CARRIED BY AFCL ON THE ATHABASCA SYSTEM 1984-1988



Source : Annual Commercial Water Carriers Reports

Cambridge Bay and Spence Bay revealed that the increase in rates averaged approximately three per cent in 1988. In comparison, the Yellowknife consumer services price index rose by 2.4 per cent from 1987 to 1988.

A. Frame Contracting Ltd. also filed for a tariff increase in its bulk fuel freight rates in 1988 effective upon commencement of the 1988 shipping season. Base rates for this community from Fort McKay rose by 10 per cent to Stony Rapids, 11 per cent to Fond du Lac and by 16 per cent to Fort Chipewyan. In comparison, consumer services price index rose by 2.8 per cent in Alberta and by 3.6 per cent in Saskatchewan from 1987 to 1988.

Carrier Performance

Most community resupply carriers remained in a solvent position.

Based on discussions with carriers at the end of the season, most carriers providing resupply services managed to remain solvent.

In the Mackenzie system both Cooper Barging Service Ltd. and Coastal Marine Ltd., being affiliated with other companies, are to some extent insulated from the vagaries of barging operations in the North. Northern Transportation Company Limited, on the other hand, relied on community resupply freight to provide it with a base revenue, supplemented with revenues from the carriage of whatever resource sector cargo was available in 1988, to remain viable. Beluga Tours Ltd. also managed to end the 1988 season in a favourable financial position.

In the Athabasca system, A. Frame Contracting Ltd. enjoyed another profitable year as a result of significant revenues earned on the movement of freight for Saskatchewan Power Corporation's hydro line. In contrast, it is understood that Cree Band Marine Ltd. incurred a deficit in the provision of community resupply services in 1988.

Reaction to the New Legislation

Carriers generally satisfied with the new legislation.

Discussions with licensed carriers operating in the Mackenzie and Athabasca systems in 1988 revealed, for the most part, satisfaction with the new legislation. Carriers were unanimous in their support of the streamlining of licensing procedures and the reduced paper burden.

Many of the licensed carriers also supported indefinite rather than annual licences because of their increased leverage in financing the leasing or purchasing of marine equipment, their ability to guarantee the provision of tug and barge services on a continual basis, and the possibility of entering into service contracts of more than one year.

Northern Transportation Company Limited commented that it was too early to assess the impact of the new Act. However, the carrier did reiterate its disagreement with the government's decision to exclude national defence cargo from the scope of community resupply.

Other carriers such as Cooper Barging Service Ltd., Coastal Marine Ltd. and Beluga Tours Ltd. expressed disappointment at not being allowed to expand their resupply transitional operating authorities under the provisions of Part V of the *National Transportation Act, 1987*.

Users' Perspective

Shippers generally satisfied with service of carriers, but Athabasca system users express dissatisfaction with freight rate levels.

Upon completion of the 1988 season, shippers in the Mackenzie and Athabasca systems were surveyed by the Agency regarding the quality and level of service received from licensed carriers providing resupply services. Those responding were considered to be major users of barging services in the north and included communities, Indian Bands, the Federal and Territorial governments, and businesses. Major findings are highlighted below.

- **Level of Service**

When asked to rate resupply services provided by licensed carriers in 1988, 78 per cent of users saw no difference in services provided in 1987 and 1988. Eighteen per cent of users rated services better, and only five per cent thought services were worse.

Northern marine users were also asked to rate carriers on a number of specific criteria used to define level of service. The aggregated responses, as well as responses tallied separately for the Athabasca and Mackenzie systems appear below.

Results show that, in the aggregate, the largest proportion of respondents rated all aspects of the level of service they received average or better than average. However, Athabasca users rated level of service good to very good only half as often as did Mackenzie users, and were very dissatisfied with freight rate levels. Forty-four percent of all users rated "price/rate" as the single most important level of service criterion followed by "on-time performance" and "carrier flexibility".

- **Perception of Freight Rates**

Two-thirds of all respondents were of the view that freight rates for the movement of general cargo and bulk fuel in 1988 were reasonable. In the Mackenzie system, a majority found rates to be reasonable; however, in the Athabasca system, the majority of respondents reported rates were excessive. Forty-one per cent of all respondents indicated that both bulk fuel and general cargo rates increased over the 1987-1988 period.

- **Increase in Competition**

Users were also polled regarding the need for an increase in competition in northern marine transport.

The majority of users in the Mackenzie system expressed a negative view towards increased competition, citing insufficient cargo tonnages, adequate existing capacity, a continuing reduction in the demand for barging services, adverse effects on service and rate levels, and satisfaction with the services of Northern Transportation Company Limited. On the other hand, the prospect of more competitive rates and better service, and a need to permit smaller operators in the system to compete for resupply cargo, were seen by some respondents as compelling, though not dominant, reasons for increasing the number of carriers providing resupply services in the system.

In contrast, most Athabasca users looked favourably upon increased competition in anticipation of more competitive and/or reduced rates. This view considerably outweighed the comments of other respondents against competition on the grounds that A. Frame Contracting Ltd. provided satisfactory service and

Table 6.3

Users' Assessment of Northern Marine Resupply Services

Criteria	Aggregate Results (All Users)			Mackenzie Users Only			Athabasca Users Only		
	VG-G %	A %	P-VP %	VG-G %	A %	P-VP %	VG-G %	A %	P-VP %
Frequency	45	40	15	45	44	11	46	31	23
Schedule	37	42	21	44	40	16	23	46	31
Payment of Claims	48	31	21	36	30	14	34	33	33
Flexibility	44	33	23	50	27	23	31	46	23
On-Time Performance	36	37	27	40	36	24	30	38	32
Price/Rate	35	35	30	40	44	16	23	15	62

VG – Very Good **G - Good** **A - Average** **P - Poor** **VP - Very Poor**

that insufficient and declining traffic volume did not warrant an increased number of carriers.

- **General Comments**

Mackenzie users identified the level of freight charges on consolidated shipments, the maintenance and upgrading of the level of service where warranted, and increased competition in the system as primary concerns.

On the other hand, Athabasca users raised such major issues as: the entry of additional carriers into a shrinking market and the implications for the level of service; the high cost, in recent years, of moving goods by barge; the inadequacy of barging services for some communities in the system; and the consideration of other transport options. Other matters mentioned included: the need for periodic reviews of rate levels and quality of service; the provision of charter services to some communities; and the establishment of a higher profile by the Agency in the region to ensure the enforcement of barging regulations.

MAJOR DEVELOPMENTS

Arctic Transportation Ltd. withdraws from community resupply in the Mackenzie system.

The most important event in northern marine resupply was the withdrawal of Arctic Transportation Ltd. from the Mackenzie River in early 1988. Developments prohibiting Arctic Transportation Ltd. from increasing its community resupply tonnage and obtaining a share of national defence cargo forced them to reassess their river operations and focus efforts on providing services in the western Arctic in support of oil and gas development. Subsequent to its decision, Arctic Transportation Ltd. sold its Mackenzie River equipment to Northern Transportation Company Limited, confirming that it is unlikely to return to the river in the near future.

The continued inactivity in the resource sector in the north was the only other major concern in 1988. Traditionally, the system's smaller operators have relied heavily on non-resupply cargo to maintain viable operations. With the continued stagnation in this sector, these operators have been forced to rely more heavily on resupply tonnages.

Continuing construction on the Athabasca hydro line in 1988 was directly responsible for the increase in freight tonnage moved by A. Frame Contracting Ltd. for the second consecutive year. However, the line was completed in 1988.

THE NEW LEGISLATION

Changes to the legislation had little effect on resupply services.

Legislative changes did not materially affect the provision of northern marine resupply services in either the Mackenzie or Athabasca systems in 1988. Carriers and users both reported no major changes in the way they did business as a result of the implementation of the new Act.

Users of barging services in the north noticed no significant difference in the level of service. Changes in tariffs were attributed to declining tonnages and inflation. Changes in traffic levels were a function of ongoing projects in the Athabasca system, and in the case of the Mackenzie system, a combination of an inactive resource sector and a continuing shift in the northbound movement of freight to modes other than barge, using routes other than the Mackenzie River.

From a user's perspective, it would appear to be too early to assess the impact of changes in northern marine resupply legislation. Many users were unaware of the changes in the statutes governing resupply barging operations.

GREAT LAKES PACKAGE FREIGHT

HIGHLIGHTS OF 1988

Increased competition from railway confidential contracts

While there were no major marine events that affected package freight movements in 1988, the introduction of confidential contracts by the railways placed additional pressure on rates charged by Woodlands Marine for the carriage of forest products. Woodlands competes with CN and CP Rail for its freight during the Great Lakes shipping season. During the winter, Woodlands customers move shipments by rail when required.

REGULATORY REFORMS

Transport Act *repealed, eliminating licensing requirements for package freight operations.*

The repeal of the *Transport Act* on January 1, 1988 eliminated the licensing requirement for marine carriers providing package or general freight services using vessels exceeding 500 gross registered tons between Canadian Great Lakes and St. Lawrence River ports, as far east as the west end of the Island of Orleans. Canadian Great Lakes carriers involved in carrying package or general freight to and from U.S. ports, carriers involved in marine carriage on the Canadian east and west coasts and carriers specializing in the transportation of bulk commodities such as iron ore, grain and coal on the Great Lakes, who were previously excluded from regulation, were not affected by regulatory reforms.

INDUSTRY STRUCTURE

Woodlands Marine remained the only package freight operator.

During the period 1980 to 1988, there were never more than five marine carriers in the package freight trade on the Great Lakes. Moreover, the number of licensees diminished over the years as companies withdrew or applied for and received exemptions from the provisions of the *Transport Act*.

Woodlands Marine, a Canadian company using a Canadian flag vessel, has been the only common carrier in the package freight trade in the last three years.

PACKAGE FREIGHT OPERATIONS

Traffic, Level of Service and Tariffs

Tonnage, service and rates stayed at basically the same levels.

The package freight sub-sector is quite small, accounting for less than one per cent of total freight tonnages moved in Canadian Great Lakes trade in 1987 and 1988.

Freight tonnages moved by Woodlands Marine declined slightly in 1988 compared to 1987. Northbound movements from Windsor to destinations in the upper Great Lakes, which constitute only a small percentage of Woodlands total freight movements, actually increased in 1988. The cargo moved included commodities such as canned goods and bagged chemicals, general freight on trailers, as well as camper trailers and other vehicles. On the other hand, Woodlands' southbound main line cargo tonnages consisting primarily of lumber and forest products between Thunder Bay and lower Great Lakes destinations dropped slightly in 1988.

Regarding its level of service, Woodlands made 20 trips in 1988, down from the 24 made in the previous year. This reduction was attributed to the delay in the carrier's only vessel returning from charter in the Brazilian trade.

While Woodlands managed to increase its freight rates on a few commodities, the introduction of confidential contracts by the railways prohibited Woodlands from raising its rates on most of the main line commodities it carried in 1988. The result was relatively stable marine freight rates for forest products.

Carrier Performance

Woodlands Marine improved its financial situation.

After experiencing start-up difficulties in 1986, Woodlands has progressively improved its financial position in the last two years although it is still not profitable. Woodlands' financial position continued to improve in 1988 despite the slight drop in freight tonnage moved. The mix of cargo carried in 1988 and other marine endeavours contributed to the continued improvement in its revenues.

TRANSPORTATION SERVICES FOR DISABLED PERSONS

HIGHLIGHTS OF 1988

New Law for Advancing Accessible Transportation

In July, Bill C-131 amending the *National Transportation Act, 1987* became law. The new provisions enable the National Transportation Agency to make regulations to eliminate undue transportation obstacles to persons with disabilities. The Agency can set, administer and enforce standards for the design, construction or modification of transportation and related facilities, premises and equipment. Regulations can also be created for signs, staff training, terms and conditions for carrying disabled persons and for ways of communicating information.

The Agency has power to investigate complaints of inaccessible transportation, order corrective measures and compensation for expenses incurred, and set penalties. Besides responding to problems, the Agency will also be able to conduct investigations on its own volition. This is a significant change in the Agency's powers since in most other matters it can act only on request.

The amendments extend the existing power of the Agency to regulate accessibility for persons with disabilities on airlines to all modes of transport under federal jurisdiction. VIA Rail, Roadcruiser bus service in Newfoundland, Marine Atlantic ferries and other federally-subsidized ferry services, and the facilities and premises related to all modes of transport now fall within the Agency's regulatory jurisdiction.

Consultations on Regulations

In May, consultation was initiated on possible regulations dealing with fares for assistants to persons with disabilities and for additional seats required by disabled/obese persons.

Views on aspects such as free carriage of assistants, free additional seats, self-reliance, designated employees, a limit on the actual number of disabled travellers allowed on a flight, and medical certification were expressed by carriers, advocacy groups, associations for and of persons with physical, visual, hearing and mental disabilities, federal, provincial and municipal government departments and agencies, and various other organizations.

In July, consultation on proposed terms and conditions of carriage applicable to the domestic transportation of disabled travellers by air was initiated. Responses recommended changes to the proposed terminology and level of detail, and suggested the inclusion of particular points. There was general support for the regulation of such terms and conditions of carriage.

In November, the first of four regional workshops on accessibility to transportation facilities for blind or visually impaired persons took place in Halifax.

SURVEY

A total of 600 questionnaires were distributed to organizations and associations representing the disabled, to a sample of travellers with disabilities, and to carriers. Of that total, 130 completed surveys were returned.

The survey dealt with service aspects, special conditions required by travellers with disabilities, qualifications of personnel dealing with travellers with disabilities, obstacles to travelling, and the use of different modes of transportation by the disabled.

Results tend to indicate that air transportation is the "preferred" mode of transport for travellers with disabilities while buses cause the most problems. On-board washroom facilities in all modes were rated poor in terms of their size and their accessibility. Rules and regulations applying to travellers with disabilities also received a poor rating as their applicability is not always clear. The "visibility" of announcements also poses problems according to survey results. In relation to ticketing functions, the unavailability of braille and of telephone devices for the deaf were identified as issues. Brochures and publicity on transport services seldom mention travellers with disabilities.

"Physical accessibility" stands out from the survey as the most significant barrier to travellers with disabilities.

SAFETY

The *National Transportation Act, 1987* reaffirmed safety as the top ranking policy objective in all forms of transportation. Since the review mandate requires the Agency to have regard to the National Transportation Policy, this section reports succinctly on the 1988 safety records of transportation activities.

Rail Services

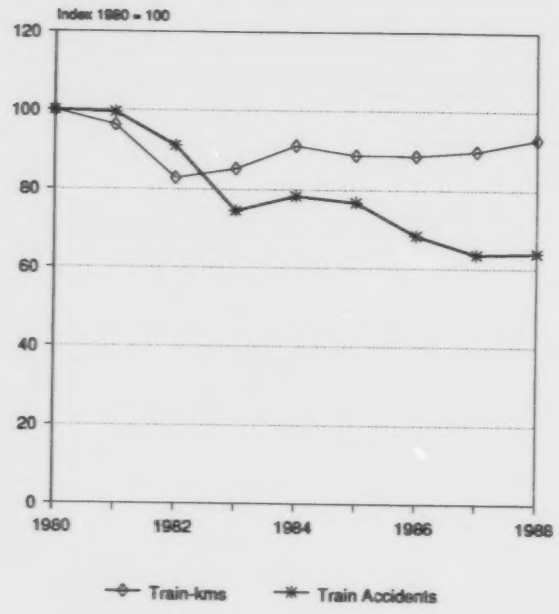
An improvement in the train accident rate was observed.

Much of the legislation relating to safety in the Canadian railway industry has been substantially revised and transferred from the *Railway Act* to the *Railway Safety Act*, which was proclaimed on January 1, 1989.

According to preliminary 1988 Agency data, train derailments decreased by 4.7 per cent, while train collisions and crossing accidents increased by 2.5 per cent and 7.0 per cent, respectively. Total train accidents (including derailments and collisions involving track motor cars/maintenance-of-way equipment) increased marginally by 0.6 per cent from 1987.

To compare accident rates over time, it is necessary to take into account changes in rail traffic. As an indicator of the increase in rail traffic, the total main track train-kilometres performed by the railways in 1988 were approximately 3.5 per cent higher than those in 1987. Therefore, in terms of work performed, there were 6.2 train accidents per million train-kilometres in 1988, which represents an improvement over the figure of 6.4 for 1987. This improvement in the accident rate is observable in Figure 8.1 which provides a comparison of train accidents to train-kilometres for the period 1980 to 1988. The figure also shows that train accident totals in recent years are well below those recorded earlier in the decade.

FIGURE 8.1: TRAIN ACCIDENTS VS TRAIN-KILOMETRES 1980 - 1988



Source: Railway accident information reported to the Agency.

Air Services

The accident rate of commercial air services has remained almost unchanged since 1983.

Safety aspects of Canada's air transport industry are governed primarily by the *Aeronautics Act*. This legislation underwent comprehensive revision in 1985, designed to provide continued high standards of airline safety into the next century.

Canadian Aviation Safety Board (CASB) preliminary statistics for 1988 show that the accident rate involving Canadian aircraft decreased slightly — the number of accidents increased but the number of flying hours increased at a faster rate. The number of fatal accidents declined in 1988 as did fatalities. Aviation incidents reported under the CASB's new mandatory reporting requirements increased significantly, but the number of such incidents (including losses of separation) which were determined to require a CASB investigation was essentially unchanged from 1987.

The accident rate for commercial aircraft has remained almost unchanged since 1983, at a much lower level than that for private aircraft. Most commercial accidents involve small operators in charter, contract or specialty operations. The number of accidents in each region has remained relatively constant with some year-to-year fluctuations.

In 1988, there were two minor accidents involving scheduled operations. This compares to an average of slightly under two per year over the previous five years. This is the fifth consecutive year in which there were no fatal accidents involving Canadian registered large passenger jets.

Marine Services

Due to weather and ice conditions, an increase in the number of marine casualties was reported in the Mackenzie River and western Arctic region; otherwise no change in reported shipping casualties was noted.

Canadian marine safety is governed by provisions of the *Canada Shipping Act* and, to a lesser extent, by statutes set down in the *Arctic Waters Pollution Prevention Act* and the *Transportation of Dangerous Goods Act*. The former Act gives the Canadian Coast Guard responsibility for making and enforcing regulations on marine safety for both domestic and foreign carriers operating in Canadian waters. Neither the NTA nor SCEA altered existing marine safety provisions in any way.

Figures compiled by Transport Canada's Marine Casualties Investigations Group show an increase from 11 in 1987 to 17 in 1988 in the number of marine casualties reported in the Mackenzie River and western Arctic region, but these can be attributed to weather and ice conditions. Also, the only reported incident involving a carrier licensed by the Agency concerned three bulk fuel barges operated by Northern Transportation Company Limited, which were set adrift after breaking mooring.

Trucking Services

Trucking safety statistics were not available at the time this report was completed. However, under the provisions of the *Motor Vehicle Transport Act, 1987* the Minister of Transport is to prepare an annual report on highway accidents, and the implementation and enforcement of safety regulations.

EMPLOYMENT

Overall level of employment within transportation increased as growth was reported in trucking and air transport.

The increase in overall employment within Canada was 1.7 per cent in 1988. Employment in the Canadian transportation industry increased to 462,000 — an increase of 1.4 per cent over the 1987 level.

Increases were observed for the air transport and trucking industries — 7.2 per cent and 2.8 per cent respectively. Employment in the air transport industry went up in New Brunswick, Quebec, Ontario, Manitoba, Alberta and British Columbia. During the year, the shortage of pilots was raised by some local air carriers as an emerging issue. Trucking employment increased in Newfoundland, Prince Edward Island, Quebec, Ontario, Manitoba, Saskatchewan and Alberta.

Both the rail and marine sectors' employment levels continued their downward trend in 1988 with employment declining at the average annual rates of 4 per cent and 3.5 per cent, respectively, between 1978 and 1988.

In 1988, rail transport services employed 3.4 per cent fewer people than in 1987; the reduction came from all regions. The reduction in water transport employment (3.4 per cent) came from British Columbia, Quebec and Nova Scotia. The changes were associated with Canadian coasting (domestic) trade and international shipping line services in Canada. However, the declining trend is not generalized as the increased traffic volume at the Port of Halifax resulted in labour shortages in late 1988. The changes in the international shipping component were most likely a function of the continued rationalization of the number of agents and sales representatives. There has been little or no change in employment levels of northern marine carriers as most of them operate with a very small labour force which does not vary to a significant extent from one year to another.

Modal and regional differences in earnings continued to prevail among various transport industries.

Marked differences in earnings prevail among various industries and regions, and transportation is no exception. Such differences reflect the influences of many forces such as employer's wage policy, state of union organization, demand trend for the firm's products/services, position of the firm in the market place, size and profitability of the firm, and geographical location.

Overall average weekly earnings in Canada were 4.5 per cent higher in 1988 than in 1987. With the exception of water transportation (3.2 per cent), other transportation sectors saw their average weekly earnings increase by more than the national average — 4.7 per cent in rail, 5.4 per cent in air and 7.2 per cent in trucking.

The most significant increases in transportation earnings were observed in Manitoba (6.5 per cent), Ontario (6.4 per cent), Quebec (6.2 per cent), Saskatchewan (6.0 per cent) and British Columbia (4.1 per cent). In all other provinces, transportation sector earning increases were less than the national Consumer Price Index increase.

Because average weekly earnings include overtime pay, the percentage increase in earnings cannot be assumed to reflect wage settlements negotiated for the year 1988.

Wage increases in transportation settlements were below the average annual wage increase reached through collective bargaining.

Based on Labour Canada's information, annual wage increases negotiated in the transportation sectors were lower than the average increase in settlements.

On the rail side, following a five-day strike in August 1987 ended by back-to-work legislation, an arbitrator issued an award in February 1988 which gave a 3.2 per cent average annual wage increase to 50,000 rail employees for the year 1988. Also, after a three and a half month work stoppage, CP Rail reached an agreement with several shopcraft unions representing 3,000 employees which gave them a 3.2 per cent wage increase in 1988. A similar deal was reached between CN and its shopcraft employees.

In the air transport industry, Canadian Airlines International successfully negotiated agreements with its pilots, service and maintenance employees, and passenger agents with wage increases of four per cent. The Air Canada contract with its ground workers and mechanics, ratified in early January 1988 and preceded by a two and a half week work stoppage that ended on December 17, 1987, included a partial indexation formula for pensions. Air Canada's pilots, flight attendants, aircraft maintenance employees, sales and service branch employees also obtained a four per cent wage increase for 1988.

In trucking, two major settlements were reported by Labour Canada. Service workers, feeder drivers, maintenance mechanics and package handlers of United Parcel Service Canada each obtained an additional 70¢ an hour in 1988. A four per cent wage increase was negotiated for 600 employees of Transport Provost Inc.

Table 9.1

Percentage Wage Increase Negotiated and Consumer Price Increases

	Transportation and Communication	All Industries	Consumer Price Index
1986	3.3%	3.5%	4.0%
1987	3.1%	4.1%	4.3%
1988	3.6%	4.3%	4.1%

Source: Labour Canada and Statistics Canada

Numerous agreements covering the 1988 year resulted from settlements reached in 1987, a year of active collective bargaining for the transportation sector. Transportation labour agreements signed either in 1987 or in 1988 covered a two, three, and sometimes a four year period. In rail, all union contracts expired on December 31, 1988.

The Canada Labour Relations Board administers that part of the *Canada Labour Code* which deals with industrial relations. The Board, which usually has a significant proportion of its caseload coming from transportation industries, received substantially less applications and cases from the transportation sector in 1988.

Number of workers involved and person-days not worked because of strikes and lockouts were down for transportation.

In terms of the number of strikes and lockouts in Canada's transportation industries, 1988 was comparable to 1987: one in rail, four in air, four in water and five in trucking services.

The rail strike involved fewer workers over a longer period of time than the 1987 strike but it did not cause a discontinuance of railway operations in the country. Compared to 1987, fewer person-days were lost in 1988 because of strikes and lockouts in rail services.

For air and water transportation, 1988 strikes and lockouts involved fewer workers and, on average, were of shorter duration than in 1987. No strikes and lockouts were experienced by northern marine carriers or package freight operators in 1987 or 1988. Regarding international shipping, only at the Port of Montreal were international shipping lines inconvenienced more in 1988 than in 1987 by strikes and lockouts (12 days in 1988 compared to four days in 1987). Other major Canadian ports — Halifax, Vancouver and Saint John— reported little or no labour unrest in 1987 and 1988.

In trucking services, 15.4 thousand person-days were lost because of strikes and lockouts in 1988, compared to 11.8 thousand in 1987.

THE AGENCY'S FIRST YEAR

A regulatory process more responsive to Canada's transportation needs.

This section of the report addresses a specific aspect of the review mandate - "the time required to deal with any application, complaint or other matter referred to the Agency under any Act of Parliament".

On January 1, 1988, the National Transportation Agency of Canada assumed responsibility for the federal regulation of Canadian transportation. Canada's approach to the economic regulation of transport has changed. Economic regulation has been streamlined and oriented towards timely problem-solving services and protection of the public interest.

Matters related to three main functions of the Agency - licensing, dispute resolution processes and rail rationalization - as well as applications for review are examined for the year 1988. It is noted that considerable emphasis had to be placed during this year on hiring and training of personnel and development of procedures.

In summary, the Agency, in its first year of operations, has proven to be much more responsive to the needs of Canada's transportation community.

LICENSING MATTERS

Air Licence Applications

All of the 32 applications for authority to operate new or amended domestic air services in southern Canada that were received and dealt with in 1988 were processed in 60 days or less and 22 of them were completed in 30 days or less. The three applications to suspend or cancel licences authorizing services in this part of Canada took an average of 71 days to process.

There were 185 applications received in 1988 for authority to operate new or amended domestic air services to, from or within the designated area. These applications require public notice. Interested parties are given an opportunity to object to the proposed service and applicants have the opportunity to respond to these objections, a step normally completed in 45 days.

Decisions were issued respecting 46 of these 185 applications within 90 days. The majority of them (117) took between 90 and 120 days to process. The remaining 22 applications did in fact take longer than the 120-day time limit specified in the legislation; these delays were attributable to extraordinary circumstances or to early procedure-development difficulties.

Twenty-three applications to suspend or cancel licences or parts of licences authorizing services to, from or within northern Canada took an average of 63 days to process, and 20 applications for temporary authorities, waivers and exemptions were processed in approximately 34 days.

Another 87 applications relating to domestic air services received in 1988 were still in process at the end of the year.

With respect to international services, 26 applications to operate scheduled services were received in 1988. These were quite evenly divided between taking 30 days or less, 31 to 60 days and 61 to 90 days to complete. There were two applications that took more than 120 days to process, but in both cases extensions were agreed to by all parties concerned.

About one-half of the 165 applications received for non-scheduled international services required public notice, a 45-day step. One hundred and twenty were processed in 90 days or less and 24 applications took longer than the 120-day time limit specified in the legislation, all of which occurred early in the year. Of these, two involved extensions being granted.

All five applications for temporary authorities relating to international services were handled within a week of their receipt and each of the 107 requests for exemptions took an average of one month to process.

An additional 63 international applications filed were still in process at year's end.

Air Charter Permit Applications

The Agency received 2,534 applications for permits to operate specific charter programs. (Only three of these related to applications for domestic charter permits.) The regulations specify different advance filing requirements for each type of charter to be performed and therefore the time within which the Agency must process these applications varies depending on the charter type involved. In all cases, these applications were dealt with before the departure date of the flights proposed to be operated.

Of these more than 2,500 applications, 420 were accompanied by requests for exemptions. These exemptions were considered at the same time as the applications.

Replacement Air Licences

Licences conforming to the requirements of the new legislation were also issued to replace those that had been issued pursuant to the previous legislation — a total of 1,638 domestic replacement licences and 1,376 international replacement licences. All of these new licences were issued before December 31, 1988.

Northern Marine Resupply Licence Applications

Discounting withdrawn applications, five carriers were licensed under the transitional provisions (sections 225 and 226) of Part V of the NTA in 1988. Four licences were issued in August, and one in September. Another licence was pending at year's end, due to the carrier's tardiness in submitting information pertinent to its application.

DISPUTE RESOLUTION

Complaints and Investigations

Air

Three complaints were received by the Agency concerning the level of basic passenger air fares (i.e. economy fares) charged by carriers on specific routes in Canada. Under the legislation, a decision is to be rendered within 120 days of

receipt of a complaint. These cases took 103, 115 and 117 days respectively to complete.

Throughout the year, the Agency also received and dealt with 278 formal and informal complaints regarding numerous aspects of service provided by air carriers. Almost half of these involved serving the complaint on the carrier concerned and waiting for the carrier to provide its comments, a process which is beyond the control of the Agency. It took an average of 57 days to handle these 278 complaints (an average which dropped from 83 days in the first half of the year to 30 days in the second half of the year). Fifty-nine of these complaints were dealt with in less than 15 days while 36 (all of them informal complaints) took longer than 120 days.

The Agency also investigated and resolved 15 disputes or complaints by air carriers regarding pricing practices of other air carriers performing international services. These took an average of one and a half months to complete with two being dealt with in three weeks or less, and two taking three months or more to settle.

Marine

The Agency received two formal complaints in relation to marine transport services.

One of the complaints took 126 days to reach a conclusion; for the other formal complaint, the matter was still under investigation at year's end.

Rail

In relation to interswitching, ten cases were received — five were completed with two appealed to the Federal Court; two were withdrawn; and three, received late in the year, were carried over to 1989.

The Agency received two rail-related applications under the running rights/joint track usage provisions of the legislation. One application was completed and the other was in progress at year's end.

Two railway common carrier obligation cases were submitted which had to be dealt with in 120 days. One application was completed in this time frame, but was later appealed to the Federal Court. The other application was received in December 1988.

Twelve formal rail passenger service complaints or applications were also resolved by the Agency. In addition, over 40 Ministerial referrals regarding service-related matters were dealt with. All of these were handled in a timely manner.

Two applications for the setting of rail competitive line rates were received that needed to be dealt with in 45 days. The first case was handled within the allocated number of days and the decision was later appealed to the Federal Court. The other application was withdrawn.

Two applications concerning non-compensatory rail rates were dealt with during the year. One of these applications was completed and the other is still in progress.

In 1988, of the five formal rail rate-related complaints or applications received, one had a statutory time limit under the WGTA. While the Agency had 120 days to deal with the case, only 91 days were required to resolve it.

Transportation Services for Disabled Persons

The Agency received 41 complaints in 1988 respecting transportation services for disabled persons. Of the 41 complaints, 32 were dealt with in 1988 and nine were carried over to 1989 due to the point in time at which they were submitted. Eighteen complaints were handled within one month and eleven took between one and two months to complete. Only three took longer than two months to handle due to carriers' late responses.

Mediation and Arbitration

The *National Transportation Act, 1987* introduced new dispute resolving mechanisms to deal with matters arising between shippers and carriers or between carriers concerning the transportation of goods. The Agency was not requested to mediate nor to arbitrate any matters relating to air transportation during 1988.

However, the Agency responded to over 25 requests for assistance in rail disputes that involved questions on rates, service, infrastructure, and line abandonments.

The Act specifies a 30-day time limit to resolve a formal application for mediation and in the majority

of cases the Agency responded within these time limits, achieving results that were satisfactory to the parties. In instances where the 30-day period was exceeded, it was either at the request of the parties to the dispute or with their consent and agreement to further explore alternatives which would lead to resolution of the conflict.

Mergers and Acquisitions

There were only two proposed acquisitions of air transportation undertakings that required public notice. In both cases, notice was given in the *Canada Gazette* within two weeks of receipt of the completed application. No objections were received and all parties were advised within a week following the 30-day public notice period that the proposed transactions were not subject to any further consideration by the Agency.

Twelve proposed acquisitions of motor vehicle transportation undertakings submitted required public notice. In all cases, a notice of the proposed acquisition was published in the *Canada Gazette* within two days to two weeks of receipt of the application. In one case, the proposed transaction was mutually withdrawn by the companies. In the other 11 cases, as no objection was voiced, the parties were notified within seven days following the 30-day public notice period that the proposed acquisitions would not be subject to any further review by the Agency and the files were closed. One such notification was sent out early in 1989 because the proposed acquisition was received by the Agency late in 1988.

RAIL RATIONALIZATION

Branch Line Abandonment Applications

The branch line abandonment provisions in the *National Transportation Act, 1987*, were designed to streamline the provisions in the *Railway Act* by incorporating specific criteria, decision-making rules, and time limits on all aspects of the process.

In its first year of operation, the Agency was faced with the processing of applications made to the Agency's predecessor, the Canadian Transport Commission, with reconsideration of cases ordered continued by the Commission, as well as with new applications made to the Agency under the NTA.

In total, there were 73 applications before the Agency during 1988.

Only 43 of these cases were required to be dealt with during 1988. The Agency reached decisions on 20 of these cases in 1988, five of which followed public hearings. The others have been carried into 1989 and it is expected that most will have been dealt with by mid-1989.

Station Removal Applications

With the enactment of the new NTA, there have been significant changes to those sections of the *Railway Act* which pertain to station buildings. These changes have given the railways more discretionary power to manage their resources as they see fit.

Although the Agency was faced with a heavy workload in this area in 1988, the Agency's jurisdiction has been questioned by Via Rail, supported by CN and CP Rail. Additionally, recent heritage legislation is awaiting proclamation and, once enacted, may have an impact on the processing of station removal applications.

APPLICATIONS FOR REVIEW

There were five applications for review involving air carriers that were filed in accordance with the provisions of the new transportation legislation. One of these was carried forward to 1989 and one was resolved when the carrier was subsequently granted a licence. The remaining three took two months, two and a half months, and five months to complete.

Of the five applications dealing with rail-related issues, one case, involving a branch line decision, was granted on the basis of new facts and the abandonment date was extended to July 1, 1989. This review was completed in less than one month. One other application was denied as there was no change in the facts or circumstances. This review was handled in less than three months. The three other rail cases were carried forward to 1989.

APPENDICES

REPORT ON BRANCH LINE ABANDONMENT ACTIVITIES UNDER THE *NATIONAL TRANSPORTATION ACT, 1987*

BACKGROUND

Subsection 267(3) of the *National Transportation Act, 1987* requires the National Transportation Agency to submit a report to the Minister of Transport regarding a summary of branch line abandonment activities under the Act for the year 1988.

Specifically, article 267(3)(*a*) requires that the Agency's report of its findings in respect of the 1988 calendar year include a review of the summary of:

- branch line abandonment notices of intent to apply for abandonment under subsection 160(1);
- branch line abandonment applications filed under subsection 160(4);
- abandonment dates fixed under section 168 during the year; and
- the plans of every railway company under the Agency's jurisdiction for the giving of such notices and the making of such applications during the following year (i.e. 1989).

In this regard, this information is set out in the following appendices:

APPENDIX "A" - Summary of Notices of Intent - 1988

APPENDIX "B" - Summary of Abandonment Applications - 1988

APPENDIX "C" - Rail Line Abandonment Applications by Subdivision

APPENDIX "D" - Summary of Abandonment Dates fixed under section 168 of the *NTA, 1987.*

APPENDIX "E" - Summary of Railways' Plans for the 1989 Calendar Year for Abandonment Notices and Applications

APPENDIX A

1988
NOTICES OF INTENT TO APPLY FOR ABANDONMENT
[SUBSECTION 160(1), NTA, 1987]

Province/Railway/ Subdivision	Between Points	Track Miles	Date of Receipt
	NOVA SCOTIA		
CN Chester	Barry's Stillwater Marsh to Liverpool (M.42.25) (M.109.07) Incl. Lunenburg & Blue Rocks Spurs	77.02	March 22/88
CP Kentville	Kentville to Annapolis Royal (M.4.6) (M.58.4)	53.8	March 28/88
CP Yarmouth	Annapolis Royal to Yarmouth (M.0.0) (M.86.6)	86.6	March 28/88
	CN Total Miles	**77.02**	
	CP Total Miles	**140.4**	
	PRINCE EDWARD ISLAND		
CN Borden	Charlottetown to Borden (M.0.0) (M.42.4)	42.4	July 18/88
CN Kensington	Emerald Jct. to Linkletter (M.0.0) (M.19.45)	19.45	July 18/88
	CN Total Miles	**61.85**	
	NEW BRUNSWICK		
CP Aroostook	Aroostook to International Boundary (M.0.0) (M.4.8)	4.8	March 7/88
CP Houlton	Debec to International Boundary (M.0.0) (M.5.0)	5.0	March 7/88
CP St. Andrews	Champlain Spur to St. Andrews (M.18.1) (M.27.8)	9.7	Feb. 17/88

CP Shogomoc	Woodstock to Newburg (M.51.5) (M.54.2)	2.7	March 7/88
	Upper Kent to Aroostook (M.88.5) (M.104.6)	16.1	
CP Tobique	Perth Junction to Plaster Rock (M.0.0) (M.27.5)	27.5	March 7/88
CN Tormentine	Sackville to Tormentine (M.0.0) (M.35.39)	35.39	July 18/88
	CN Total Miles	**35.39**	
	CP Total Miles	**65.8**	
	QUEBEC		
CN Mont Royal	Val Royal to Cartierville (M.7.22) (M.8.03)	0.81	Feb. 5/88
CP Temiscaming	Temiscaming to Gendreau (M.40.5) (M.47.9)	7.4	March 21/88
CP Beebe	Lennoxville to Beebe Jct. (M.2.9) (M. 33.9)	31.0	May 31/88
CP Drummondville	Foster to Drummondville (M.0.00) (M.46.7) Incl. Drummondville Industrial Spur & the L'Avenir Spur	48.6	May 5/88
CP Stanstead	Beebe Jct. to Rock Island (M. 0.0) (M. 2.4)	2.4	May 31/88
	CN Total Miles	**0.81**	
	CP Total Miles	**89.4**	
	ONTARIO		
CN Forest	St. Mary's to Lucan (M. 0.00) (M. 15.50)	15.50	Nov.30/88
CN Newmarket (Beeton & Alliston Spurs)	Beeton to Barrie (M. 58.75) (M.77.10) (M. 0.00 to M. 5.52)	23.87	Dec.15/88
CP Simcoe/Waterford	Waterford to Simcoe Jct. (M.35.3) (M.43.1)	7.8	June 11/88
	Brantford to L.E.& N. Jct. (M.63.7) (M.78.9) Incl. Waterford Spur	16.3	

CP Simcoe/Waterloo	Main Street Galt to Brantford (M. 0.0) (M.19.4) Main Street Galt (M.0.0 - M.0.8)	19.4 0.8	July 8/88
CN Uxbridge (Campbellford Spur)	Peterborough to Lindsay (M.63.25) (M.85.18) Incl. Lakefield Spur (M.0.0 - M.9.51) Incl. Asburnham Branch (M.0.0 - M.0.72)	32.16	March 17/88
CP Waterford	Hamilton to Brantford (M.41.0) (M.61.0)	20.0	May 30/88
CN Total Miles **CP Total Miles**		**71.53** **64.3**	
	ALBERTA		
CN Coronado	Lindbergh to Heinsburg (M.151.78) (M.160.02)	8.24	Feb. 10/88
CP Willingdon	Chemical Spur (M.0.0 - M.6.0)	6.0	Feb. 8/88
	CN Total Miles **CP Total Miles**	**8.24** **6.0**	
	BRITISH COLUMBIA		
CP Westminster (Van Horne Spur)	* Mile 3.33 to Mile 7.18	3.85	Oct.14/88
	CP Total Miles	**3.85**	

* Subject to the Agency's determination, under subsection 157(4) as to whether this line of railway is exempt from abandonment control. Investigation currently in progress.

APPENDIX B

1988 SUMMARY OF ABANDONMENT APPLICATIONS
[SUBSECTION 160(4) OF THE NTA, 1987]

Province	N°. Applications			Mileage		
	CN	CP	Total	CN	CP	Total
Newfoundland	1	N/A	1	7.00	N/A	7.00
Nova Scotia	1	2	3	77.02	139.8	216.82
P.E.I.	7	N/A	7	235.01	N/A	235.01
New Brunswick+	3	5	8	216.12	65.8	281.92
Quebec++	11	3	14	440.40	132.0	572.40
Ontario+++	10	6	18*	465.00	162.05	739.45*
Manitoba	4	N/A	4	158.64	N/A	158.64
Saskatchewan	7	3	10	183.26	70.4	253.66
Alberta	2**	3**	5**	20.38**	71.20**	91.58**
British Columbia	2	2	4	3.27	127.7	130.97
Total	48	24	73	1 806.10	768.95	2 687.45

\+ (2 Shogomoc cases are grouped together as one application. Total Mileage of 18.8 miles)
++ (2 Granby cases are grouped together as one application. Total Mileage of 49.24 miles)
+++ (Kincardine, Owen Sound & Newton are grouped together as one application. Total Mileage of 108.29 miles)
* (includes CSX Transportation 2 applications 5 segments 112.4 miles)
** (includes one CN-CP application for 8.80 miles of jointly owned track)

APPENDIX C

1988 RAIL LINE ABANDONMENT APPLICATIONS
[SUBSECTION 160(4) OF THE NTA, 1987]

Railway/ Subdivision	Between Points	Track Miles	Status
	Newfoundland		
CN Stephenville	White's Road-Stephenville (M. 0.00) (M. 7.00)	7.00	Ordered abandoned February 22, 1989.
	CN Total Miles	**7.00**	
	Nova Scotia		
CN Chester	Barry's Stillwater Marsh-Liverpool (M. 42.25) (M. 109.07) Incl. Lunenburg & Blue Rocks Spurs	77.02	To be considered in 1989.
CP Kentville	Kentville-Annapolis Royal (M. 4.6) (M. 58.4)	53.8	To be considered in1989.
CP Yarmouth	Annapolis Royal-Yarmouth (M. 0.0) (M. 86.6)	86.6	To be considered in 1989.
	CN Total Miles	**77.02**	
	CP Total Miles	**140.4**	
	Prince Edward Island		
CN Borden	Charlottetown-Borden (M. 0.00) (M. 42.40	42.40	To be considered in 1989.
CN Kensington	Emerald Junction-Linkletter (M. 0.00) (M. 19.45)	19.45	To be considered in 1989.
CN Kensington	Linkletter-Tignish (M. 19.45) (M. 84.61)	65.16	To be reconsidered in 1989.
CN Montague	Mount Stewart Junction-Montague (M. 0.00) (M. 25.61)	25.61	To be reconsidered in 1989.
CN Murray Harbour	Maple Hill-Uigg Incl. part of Mt. Herbert Spur (M. 0.00) (M. 17.77)	22.37	To be reconsidered in 1989.

CN Souris	Royalty Junction-Souris (M. 0.00) (M. 55.02)	55.02	To be reconsidered in 1989.
CN Souris (Elmira Spur)	Harmony Junction-Baltic (M. 0.00) (M. 5.00)	5.00	To be reconsidered in 1989.
	CN Total Miles	**235.01**	
	New Brunswick		
CP Aroostook	Aroostook-International Boundary (M. 0.0) (M. 4.8)	4.8	To be considered in 1989.
CN Caraquet	East Bathurst-Tracadie Incl. Shippagan Spur) (M. 4.34) (M. 72.04)	74.97	To be reconsidered in 1989.
CP Houlton	Debec-International Boundary (M. 0.0) (M. 5.0)	5.0	To be considered in 1989.
CP St. Andrew's	Champlain Spur-St. Andrew's (M. 18.1) (M. 27.8)	9.7	Ordered abandoned November 6, 1988.
CN St. Quentin	Tide Head-I.N.R. Junction (M. 0.00) (M. 103.50)	103.50	To be reconsidered in 1989.
CP Shogomoc+	Woodstock-Newburg (M. 51.5) (M. 54.2)	2.7	To be considered in 1989.
CP Shogomoc+	Upper Kent-Aroostook (M. 88.5) (M. 104.6)	16.1	To be considered in 1989.
CN Tobique	Perth Junction-Plaster Rock (M. 0.0) (M. 27.5)	27.5	To be considered in 1989.
CN Tormentine	Sackville-Tormentine (M. 0.00) (M. 35.39)	35.39	To be considered in 1989.
	CN Total Miles **CP Total Miles**	**213.86** **65.8**	
	Quebec		
CN Chandler	Ste. Adelaide-Gaspé (M. 48.10) (M. 104.23)	56.13	To be reconsidered by 1990.
CN Chapais	Franquet-Chapais (M. 72.06) (M. 169.40)	97.34	Public hearing held February 28 & March 2, 1989. Decision pending.

CN Danville	Chaudiere-Richmond (M. 0.00) (M. 87.22) Incl. Industrial, Victo Container & Industrial Spurs	88.62	Ordered abandoned August 8, 1989.
CN Granby++	Granby-Chambly (M. 9.00) (M. 44.00)	35.00	To be reconsidered by 1990.
CN Granby++ (West Shefford Spur)	Clough-Granby (M. 0.00) (M. 14.24)	14.24	Ordered abandoned December 31, 1988.
CN Lac St. Jean	Ha Ha Bay Junction-Chicoutimi (M. 205.65) (M. 210.96)	5.31	Ordered abandoned May 1, 1988.
CN Montfort (Grenville Spur)	Grenmont-Saint André Est (M. 0.00) (M. 17.70)	17.70	Ordered abandoned September 14, 1988.
CN Mont Royal	Val Royal-Cartierville (M. 7.22) (M. 8.03)	0.81	Ordered abandoned December 30, 1988.
CP Ste. Agathe	St. Jérome-Ste. Agathe (M. 13.6) (M. 44.4)	30.8	To be reconsidered in 1989.
CP Ste. Agathe	Ste. Agathe-Mont Laurier (M. 44.4) (M. 138.2)	93.8	To be reconsidered in 1989.
CN St. Raymond	Hedley-Jackson's (M. 2.62) (M. 36.50)	33.88	To be reconsidered by 1991.
CN St. Raymond	Jackson's-Riviere à Pierre (M. 36.50) (M. 55.57)	19.07	To be reconsidered in 1989.
CN Sorel	Sorel-St. Gregoire Incl. Des Ormeaux & Becancour Spurs (M. 45.50) (M.84.20)	39.30	Public hearing held June 16, 1988. Report pending Agency approval.
CP Temiscaming	Temiscaming-Gendreau (M. 40.5) (M. 47.9)	7.4	To be considered in 1989.
CN Temiscouata	Cabano-Edmundston East (M. 44.00) (M. 77.00)	33.00	To be reconsidered in 1989.
	CN Total Miles **CP Total Mile**	**440.40** **132.0**	

Ontario

CN Bruce Lake	Carroll Jct-Bruce Lake (M. 0.00) (M. 66.16)	66.16	Ordered abandoned September 25, 1988.
CN Burford	Brantford-Burford (M. 3.35) (M. 11.00)	7.65	To be reconsidered by 1990.
CP Carleton Place	Nepean-Carleton Place (M. 9.0) (M. 28.1)	19.1	Ordered abandoned December 29, 1989.
CN Forest	Lucan-Parkhill (M. 15.50) (M. 30.50)	15.00	To be reconsidered in 1989.
CN Goderich	Guelph-Goderich (M. 34.9) (M.112.1)	77.2	Ordered abandoned December 31, 1988.
CN Kincardine+++	Listowel (M. 0.00) (M. 1.41)	1.41	To be reconsidered by 1990.
CN Kincardine	Listowel-Wingham (M. 1.41) (M. 30.34)	28.93	To be reconsidered by 1990.
CN Newton+++	Stratford-Palmerston (M. 1.17) (M. 36.62)	35.45	To be reconsidered by 1990.
CN Owen Sound+++	Palmerston-Owen Sound (M. 0.00) (M. 71.43)	71.43	To be reconsidered by 1990.
CN Renfrew	Nepean-Renfrew (M. 0.00) (M. 43.78)	43.78	Ordered abandoned on the earlier of December 30, 1989 or date of commencement of alternative train services to BASF siding.
CP St. Mary's	St. Mary's (M. 23.55-M. 25.00)	1.45	Ordered abandoned August 13, 1988.
CP Simcoe/Waterford	Waterford-Simcoe Junction (M. 35.3) (M. 43.1)	7.8	To be considered in 1989.
	Brantford-L.E. & N Junction Incl. Waterford Spur (M. 63.7) (M. 78.9)	16.3	

CP Simcoe/Waterloo	Galt-Brantford (M. 0.0) (M. 19.4) Galt (M. 0.0) (M. 0.8)	19.4 0.8	To be considered in 1989.
CN Smiths Falls	Richmond-Smiths Falls (M. 13.00) (M. 34.05)	21.05	To be reconsidered in 1989.
CN Southampton	Harriston Jct-Douglas Point (M. 0.00) (M. 59.56)	59.56	Ordered abandoned January 22, 1989.
CSXT Subdivision*	West Lorne-St. Thomas (M. 102.8) (M. 126.8)	24.0	Ordered abandoned July 1, 1988.
CXST Subdivision* #1	Oldcastle-Leamington (M. 8.0) (M. 37.0)	29.0	To be considered in 1989.
	Leamington-Blenheim (M. 39.0) (M. 73.5)	34.5	To be considered in 1989.
	Blenheim-Black's Siding (M. 75.3) (M. 95.5)	20.2	To be considered in 1989.
	Rodney-West Lorne (M. 98.1) (M. 102.8)	4.7	To be considered in 1989.
CN Taschereau	La Sarre-Cochrane (M. 99.00) (M. 181.42)	82.42	To be reconsidered by 1990.
CN Uxbridge (Campbellford Spur)	Peterborough-Lindsay (M. 63.25) (M.85.18) Incl. Lakefield Spur & Ashburnham Branch	32.16	To be considered in 1989.
CP Waterford	Hamilton-Brantford (M. 41.0) (M. 61.0)	20.0	To be considered in 1989.
	CN Total Miles **CP Total Miles** **CSX Total Miles**	**465.00** **162.05** **112.40**	
	Manitoba		
CN Chisel Lake	Optic Lake-Osborne Lake (M. 0.00) (M.71.05)	71.05	Ordered abandoned September 15, 1988.
CN Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch (M. 0.50) (M. 72.00)	71.50	To be reconsidered in 1989.

CN Neepawa	Neepawa-Rossburn Junction (M. 33.6) (M. 37.79)	4.19	Abandonment contingent upon construction of connection. Funding not provided to date.
CN Rossburn	Rossburn Junction-Bethany (M. 0.00) (M. 11.90)	11.90	Abandonment contingent upon construction of connection. Funding not provided to date.
	CN Total Miles	**158.64**	
	Saskatchewan		
CN Central Butte	Moose Jaw Junction-Mawer (M. 39.37) (M. 85.00)	45.63	To be reconsidered by 1990.
CN Chelan	Reserve-Weekes (M. 0.00) (M. 12.87)	12.87	To be reconsidered in 1989.
CP Colony	Rockglen-Killdeer (M. 0.0) (M. 24.6)	24.6	Ordered abandoned August 1, 1989.
CN Corning	Peebles-Corning (M. 0.00) (M. 15.00)	15.00	To be reconsidered in 1989.
CN Cudworth	St. Louis (M. 84.60-M. 86.36)	1.76	Ordered abandoned August 6, 1988.
CN Erwood	Baden-Hudson Bay (M. 50.85) (M. 100.00)	49.15	To be reconsidered in 1989.
CP Kisbey	Griffin-Weyburn (M. 43.6) (M. 60.9)	17.3	To be reconsidered by 1990.
CP Neudorf	Rocanville-Esterhazy (M. 53.5) (M. 82.0)	28.5	To be reconsidered in 1989.
CN Porter	Oban Junction-Cando (M. 0.00) (M. 18.00)	18.00	To be reconsidered in 1989.
CN Preeceville	Preeceville-Kelvington (M. 72.73) (M. 113.58)	40.85	To be reconsidered by 1990.
	CN Total Miles	**183.26**	
	CP Total Mile	**70.4**	

	Alberta		
CP Altawan	Notukeu-Manyberries (M. 65.7) (M. 122.1)	56.4	To be reconsidered by 1990.
CN Coronado	Elk Point-Lindberg (M. 140.20) (M. 151.78)	11.58	To be considered in 1989.
CN-CP Langdon/ Rosedale-Bullpound Joint Section	Rosedale-East Coulee (M. 85.50) (M. 94.30)	8.80**	Ordered abandoned September 7, 1988.
CP Willingdon (Chemical Spur)	Mile 0.0-Mile 6.0	6.0	Ordered abandoned December 1, 1989.
	CN Total Miles	**20.38****	
	CP Total Miles	**71.2****	
	British Columbia		
CP Boundary	Robson West-Midway (M. 30.7) (M. 126.6) Incl. Carson & Carmi Spurs	100.3	To be reconsidered by 1990.
CN Cowichan	Victoria (M. 0.00) (M. 1.90)	1.90	To be reconsidered by 1990.
CN Cowichan (Saanich Spur)	Victoria (M. 0.00) (M. 1.37)	1.37	To be reconsidered by 1990.
CP Kaslo	Rosebery-Nakusp (M. 3.8) (M. 31.2)	27.4	Ordered abandoned December 31, 1988.
	CN Total Mile	**3.27**	
	CP Total Miles	**127.7**	

\+ (2 Shogomoc cases are grouped together as one application. Total Mileage of 18.8 miles)
++ (2 Granby cases are grouped together as one application. Total Mileage of 49.24 miles)
+++ (Kincardine, Owen Sound & Newton are grouped together as one application. Total Mileage of 108.29 miles)
* included in one application
** includes CN-CP application for 8.80 miles of jointly owned track

APPENDIX D

SUMMARY OF ABANDONMENT DATES FIXED UNDER [SECTION 168 OF THE NTA, 1987]

ORDERS AND DECISIONS, 1988
BRANCH LINE ABANDONMENT

Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
	New Brunswick			
CP St. Andrews	Champlain Spur-St. Andrews (18.1-27.8)	9.7	1988-R-897 88/10/07	Ordered abandoned November 6, 1988.
	Quebec			
CN Lac St. Jean	Ha Ha Bay Junction-Chicoutimi (205.65-210.96)	5.31	1988-R-398 88/04/29	Ordered abandoned May 1, 1988.
CN Montfort (Grenville Spur)	Grenmont-Saint André Est (0.00-17.70)	17.70	1988-R-714 88/08/15	Ordered abandoned September 14, 1988.
CN St. Raymond	Hedley-Jackson's (2.62-36.50)	33.88	1988-R-1085 88/11/30	Ordered continued.
CN Mont Royal	Val Royal-Cartierville (7.22-8.03)	0.81	1988-R-1084 88/11/30	Ordered abandoned December 30, 1988.
CN Granby	Granby-Chambly (9.00-44.00)	35.00	1988-R-1116 88/12/01	Ordered continued.
CN Granby (West Shefford Spur)	Clough-Farnham (0.00-14.24)	14.24	1988-R-1116 88/12/01	Ordered abandoned December 31, 1988.

	Ontario			
CP St. Mary's	St.Mary's (23.55-25.00)	1.45	1988-R-601 88/07/14	Ordered abandoned August 13, 1988
CN Southampton	Harriston Jct-Douglas Point (0.00-59.56)	59.56	1988-R-632 88/07/22	Ordered abandoned January 22, 1989.
CN Bruce Lake	Carroll Jct-Bruce Lake (0.00-66.16)	66.16	1988-R-745 88/08/26	Ordered abandoned September 25, 1988.
CP Goderich	Guelph-Goderich (34.9-112.1)	77.2	1988-R-1115 88/12/01	Ordered abandoned December 31, 1988.
CP Carleton Place	Nepean-Carleton Place (9.0-28.1)	19.1	1988-R-1248 88/12/29	Ordered abandoned December 29, 1989.
CN Renfrew	Nepean-Renfrew (0.00-43.78)	43.78	1988-R-1216 88/12/30	Ordered abandoned on the earlier of December 30, 1989 or date of commencement of alternative train services to BASF siding.
CSXT	West Lorne to St. Thomas (102.8-126.8)	24.0	Telex 1988/06/30	Ordered abandoned July 1, 1988.
	Manitoba			
CN Chisel Lake	Optic Lake-Osborne Lake (0.00-71.05)	71.05	1988-R-715 88/08/16	Ordered abandoned September 15, 1988.
	Saskatchewan			
CN Cudworth	St. Louis (84.60-86.36)	1.76	1988-R-573 88/07/06	Ordered abandoned August 6, 1988.

CP Colony	Rockglen-Killdeer (0.0-24.6)	24.6	1988-R-903 88/10/12	Ordered abandoned August 31, 1989.
	Alberta			
CN-CP Langdon/ Rosedale-Bullpound Joint Section	Rosedale-East Coulee (85.50-94.30)	8.80	1988-R-702 88/08/08	Ordered abandoned September 7, 1988.
CP Willingdon (Chemical Spur)	Mile 0.0-Mile 6.0 (0.0-6.0)	6.0	1988-R-1117 88/12/01	Ordered abandoned December 1, 1989.
	British Columbia			
CP Boundary	Robson West-Midway (Incl.Carson & Carmi Spurs) (30.7-126.6)	100.3	1988-R-547 88/06/30	Ordered continued.
CP Kaslo	Rosebery-Nakusp (3.8-31.2)	27.4	1988-R-1114 88/12/01	Ordered abandoned December 31, 1988.

APPENDIX E

1989
SUMMARY OF PLANS
FOR ABANDONMENT NOTICES AND APPLICATIONS

To determine the abandonment plans of the various railways under its jurisdiction the Agency solicited submissions from the following companies.

---

* Algoma Central Railway
* Burlington Northern (Manitoba) Limited
* Burlington Northern Railroad Company
* Canadian National Railway Company
* Canadian Pacific Limited
* Consolidated Rail Corporation
* CSX Transportation Incorporated
* Devco Railway
* The Essex Terminal Railway Company
* Napierville Junction Railway Company
* Nipissing Central Railway
* Norfolk and Western Railway Company
* Quebec North Shore and Labrador Railway Company
* Wabush Lake Railway Company Limited
* The White Pass and Yukon Corporation Limited

Of the companies canvassed, only Canadian National and Canadian Pacific submitted abandonment plans. None of the other companies indicated that they had any branch line abandonment plans for 1989.

Insofar as CN and CP are concerned, both railways have been assessing their rail networks to identify possible candidates for abandonment.

Whereas the following summary indicates the order of magnitude of notices and applications and approximate mileages to be submitted, the actual lines proposed to be abandoned are still subject to change contingent upon such factors as business decisions, government decisions and negotiations with customers.

SUMMARY OF PLANNED 1989 BRANCH LINE ABANDONMENT ACTIVITIES

	CN	CP	TOTAL
NOTICES OF INTENT	34	26	60
ABANDONMENT APPLICATIONS *	36	29	65
TOTAL MILEAGE	574	732	1,306

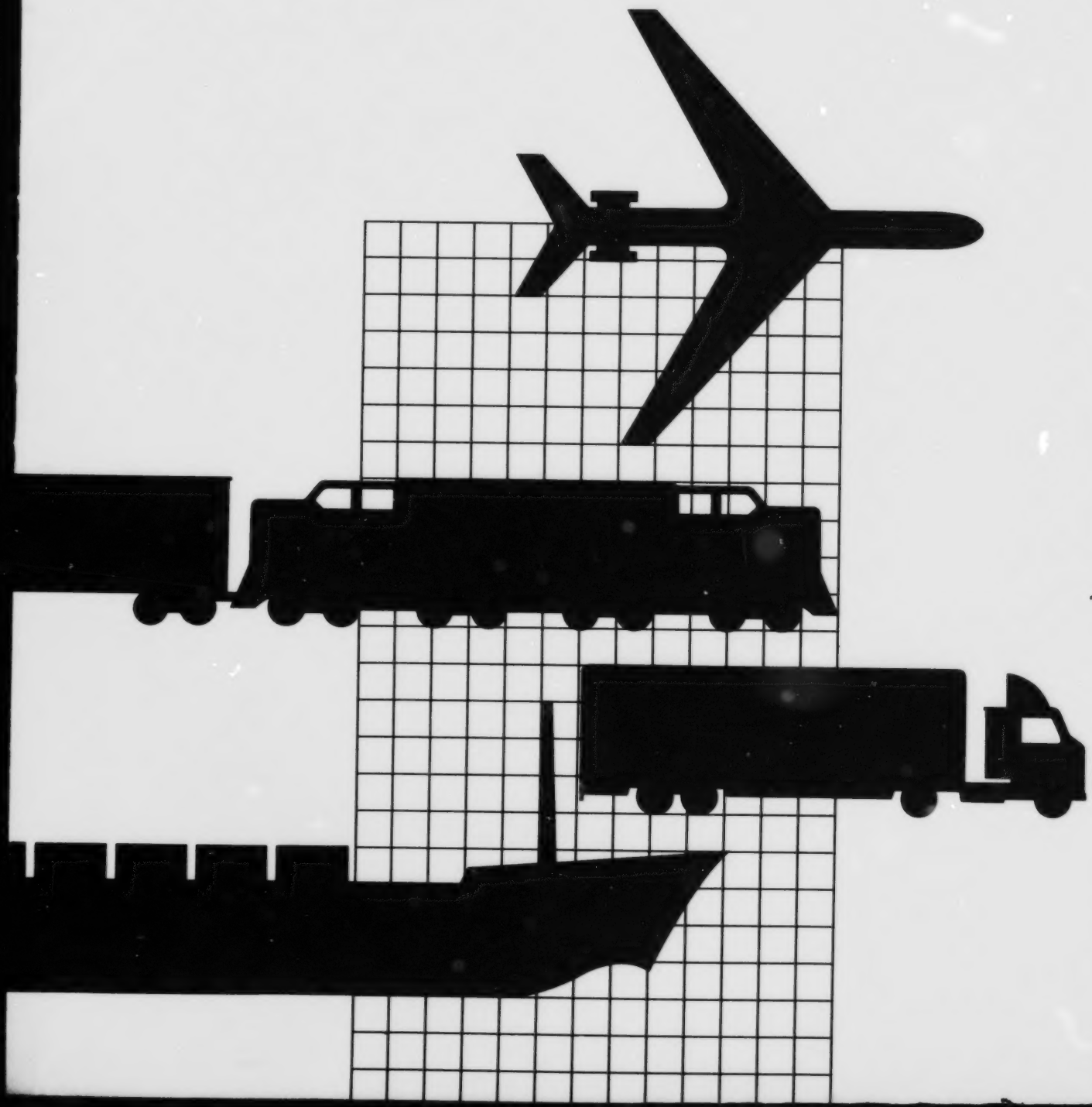
* Includes those applications received in 1989 for which notices of intent were filed in 1988.

Canada

Office national des transports du Canada

National Transportation Agency of Canada

Examen annuel 1988



Le premier examen annuel de l'Office national des transports du Canada 1988

Ministre des Approvisionnements et Services Canada
1989
No de catalogue TW1-3/1988
ISBN 0-662-56699-8

Imprimé au Canada

Président
Office national des transports
du Canada

Chairman
National Transportation Agency
of Canada

L'honorable Benoît Bouchard, c.p., député
Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 267 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, j'ai l'honneur de vous présenter sous ce pli le premier examen annuel de l'Office national des transports du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1988.

À la suite de votre demande du 17 octobre 1988, le rapport comprend les résultats de l'étude spéciale des critères qui pourraient être utilisés dans la détermination d'un réseau ferroviaire essentiel capable de répondre aux exigences actuelles et futures du développement économique régional.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

Erik Nielsen

Erik Nielsen

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE 9

INTRODUCTION 13

- Examens annuels 13
- Portée du présent examen 13
- Cadre de la procédure d'examen 14

L'ÉCONOMIE CANADIENNE EN 1988 17

LES SERVICES FERROVIAIRES 21

- Faits saillants de 1988 21
- Réforme de la réglementation 22
- Structure de l'industrie 22
- Trafic 23
- Concurrence 25
- Service 32
- Situation financière des transporteurs 33
- Rationalisation des réseaux 34

LES SERVICES DE CAMIONNAGE 39

- Faits saillants de 1988 39
- Réforme de la réglementation 40
- Structure de l'industrie 41
- Concurrence 43

- Activités de camionnage 47
- Situation financière des transporteurs 52

LES SERVICES AÉRIENS 53

- Faits saillants de 1988 53
- Réforme de la réglementation 54
- Structure de l'industrie 55
- Activités de l'industrie 60
- Situation financière des transporteurs 70

LES SERVICES DE TRANSPORT PAR EAU 73

LE TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL DE LIGNE AU CANADA 75

- Faits saillants de 1988 75
- Réforme de la réglementation 76
- Structure de l'industrie 77
- Activités des conférences 78
- Efficacité de la *LDCM* durant la première année 81
- Incidence de la *LDCM* 86

L'APPROVISIONNEMENT PAR EAU DANS LE NORD 87

- Faits saillants de 1988 87
- Réforme de la réglementation 88
- Structure de l'industrie 88
- Activités de transport par eau dans le Nord 91
- Principaux événements 95
- La nouvelle législation 96

LE TRANSPORT DE FRET GÉNÉRAL SUR LES GRANDS LACS 97

- Faits saillants de 1988 97
- Réforme de la réglementation 97
- Structure de l'industrie 98
- Activités de transport maritime de fret général 98

LES SERVICES DE TRANSPORT OFFERTS AUX PERSONNES HANDICAPÉES 99

- Faits saillants de 1988 99
- Enquête 100

LA SÉCURITÉ 101

L'EMPLOI 105

LA PREMIÈRE ANNÉE DE L'OFFICE 109

- Permis 109
- Mécanismes de règlement des différends 111
- Rationalisation du réseau ferroviaire 112
- Demandes de révision 113

ANNEXES 115

SOMMAIRE

Avec la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, la *Loi de 1987 sur les transports routiers* et la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes*, l'industrie canadienne du transport est entrée dans une nouvelle ère de réglementation économique. Ces textes législatifs reconnaissent l'importance des services de transport dans l'amélioration de la position concurrentielle du Canada vis-à-vis l'économie mondiale et leur rôle dans la croissance économique de ses régions. Pour atteindre ces objectifs, des dispositions législatives spéciales ont été élaborées pour favoriser le développement d'un nouvel environnement compétitif et d'un réseau de transport efficace et adapté aux besoins des expéditeurs et des voyageurs. De plus, la structure de la réglementation a été simplifiée afin de favoriser l'accessibilité et l'interaction.

Ayant examiné la dynamique de l'industrie des transports en 1988, l'Office conclut que la première année de réforme de la réglementation a eu des effets positifs sur la performance et le potentiel de l'industrie. L'orientation générale des modifications à la structure, au fonctionnement et à la mise en marché des services de transport permet de penser que la réforme, bénéficiant d'une économie canadienne vigoureuse, a été bien accueillie.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LA PREMIÈRE ANNÉE DE LA RÉFORME

Un environnement plus compétitif

- L'établissement de contrats confidentiels a été le principal mécanisme de concurrence utilisé par les expéditeurs et les transporteurs ferroviaires. Plus de 1 200 contrats confidentiels touchant un vaste éventail d'industries ont été déposés auprès de l'Office. Grâce à l'enquête effectuée auprès des expéditeurs, l'Office a pu établir que plus de 30 p. cent du trafic ferroviaire a été acheminé en 1988 selon les termes et les conditions de tels contrats. De plus, 75 p. cent des expéditeurs ferroviaires ont affirmé que leurs tarifs contractuels étaient inférieurs aux tarifs publiés.

- Plus de la moitié des utilisateurs des services de transport ferroviaire ont rapporté que les dispositions relatives à l'accès à des services concurrentiels et au règlement des différends leur avaient été utiles dans leurs négociations avec les transporteurs ferroviaires. Un expéditeur sur cinq a déclaré que l'interconnexion avait eu une incidence positive sur son entreprise.

- L'enquête auprès des expéditeurs a révélé aussi que le taux d'utilisation des services intermodaux avait augmenté d'environ 5 p. cent en 1988. En moyenne, les services intermodaux ont été utilisés pour répondre à 15 p. cent des besoins des expéditeurs. Le principal type de service intermodal, mentionné par trois expéditeurs sur quatre, a été la combinaison rail-route.

- Expéditeurs et transporteurs ont indiqué la présence en 1988 d'un nombre accru de sociétés de camionnage sur tous les marchés. Pour ce qui est des expéditions de charges complètes, l'intensification de la concurrence est issue essentiellement des nouvelles firmes de camionnage sur le marché; du côté des expéditions de lots brisés, l'accroissement de la concurrence a résulté en majeure partie de l'expansion des opérations des firmes existantes. Cette intensification de la concurrence a été observée autant sur les marchés intérieurs que transfrontaliers.

- En ce qui concerne les services de transport aérien, la déréglementation avait commencé plus tôt dans la décennie. La création de deux grands groupes de transporteurs, liant les services de transporteurs nationaux, régionaux et locaux, a doté le pays de deux réseaux nationaux davantage compétitifs. Cette consolidation a entraîné une intensification de la concurrence sur les marchés interurbains achalandés ainsi que sur les marchés de services locaux.

- Avec l'apparition de nouveaux fréteurs et de petits transporteurs aériens locaux, le nombre de transporteurs indépendants a augmenté en 1988.

Évolution vers la rationalisation et l'efficacité

- Confrontés à un nouveau marché concurrentiel, le CN et le CP ont vu à la restructuration de leurs activités. Le CN a assaini son bilan en se départissant de certains de ses actifs non ferroviaires ainsi que de la société Grand Trunk Eastern aux États-Unis; il a cessé toute activité ferroviaire à Terre-Neuve et annoncé l'intention d'abandonner son réseau de l'Île-du-Prince-Édouard. De son côté, le CP a confié à une nouvelle division, la Canadian Atlantic Railway, le soin d'exploiter ses activités dans les provinces maritimes.

- Dans l'industrie du camionnage, la tendance à la consolidation de même qu'à la restructuration des trajets a permis d'avoir davantage de services ne requerrant qu'un seul transporteur sur des trajets inter-régionaux et d'accroître la portée des services offerts par les transporteurs établis.

- Dans l'industrie du transport aérien, les consolidations et les alliances ont intensifié l'utilisation du système dit « en étoile », qui permet aux grands transporteurs d'exploiter leurs gros appareils sur les trajets interurbains achalandés et de confier à leurs filiales la responsabilité essentielle de les alimenter en passagers. Ce type de service permet aux grands transporteurs de garder les passagers le plus longtemps possible sur leurs propres lignes, et d'augmenter ainsi leurs revenus.

- Les transporteurs aériens du Canada se sont lancés dans de vastes programmes d'acquisitions d'équipement afin d'atteindre une plus grande souplesse dans le déploiement de leur flotte et de maintenir leurs frais d'exploitation au niveau le plus bas possible.

- En 1988, les transporteurs maritimes ont offert des services avec une fréquence et un temps de transit comparables entre les ports canadiens et les ports étrangers; beaucoup ont mis en service des navires de plus grosse capacité.

Augmentation et diversification des services offerts aux expéditeurs et aux voyageurs

- Plus du quart des expéditeurs ayant participé à l'enquête ont fait état d'une amélioration de la qualité des services ferroviaires en 1988. Au plan opérationnel, le CN et le CP ont réduit la longueur de bon nombre de leurs trains afin d'en accroître la ponctualité. Les deux sociétés se sont également efforcées d'améliorer leurs services intermodaux.

- En ce qui concerne les services de transport aérien, toutes les régions du pays ont bénéficié de l'amélioration de leurs services en termes de vols additionnels, de capacité et de concurrence.

- Quant à l'industrie du transport de fret aérien, des progrès ont été notés au chapitre de la capacité et de la commodité, grâce à l'expansion des réseaux, à l'augmentation des fréquences de vols et à l'achat de nouvel équipement.

- Pour ce qui est du camionnage, les expéditeurs ont signalé que les services fournis par les firmes de camionnage pour compte d'autrui se sont améliorés ou sont demeurés stables en 1988. Ils se sont dits également très satisfaits des services fournis au chapitre des expéditions de charges complètes et de lots brisés.

- Les transporteurs maritimes desservant le Canada ont introduit du nouvel équipement et modifié leurs horaires ainsi que leurs ententes de nolisement d'espace.

Maintien des normes de sécurité du transport

- L'année 1988 a été caractérisée par l'amélioration de la sécurité des transports ferroviaires. Quant aux services commerciaux de transport aérien, le taux d'accident est demeuré pratiquement inchangé au Canada depuis 1983.

Des procédures de réglementation plus expéditives

- Au cours de l'année 1988, 185 demandes ont été déposées pour créer ou modifier des services aériens canadiens destinés aux régions du Nord. Quarante-six (25 p. cent) ont été traitées en moins de 90 jours et 117 (63 p. cent), dans un délai de 90 à 120 jours.

- Environ 70 p. cent des demandes d'exploitation de services canadiens dans les régions du sud du Canada ont été traitées en 30 jours ou moins.

- L'obligation statutaire de délivrer de nouveaux permis d'exploitation de transport aérien avant le 31 décembre 1988, pour remplacer ceux qui avaient été émis sous l'ancien régime, a été respectée. En tout, 1 638 permis intérieurs et 1 376 permis internationaux ont été émis.

- L'Office a reçu et traité 278 plaintes, officielles et officieuses, portant sur de nombreux aspects des services fournis par les transporteurs aériens. Il lui a fallu en moyenne 57 jours pour les traiter, mais 59 plaintes ont été réglées en moins de 15 jours.

- L'Office a reçu 35 plaintes ou demandes concernant les services ferroviaires, et plus de 40 autres ont été acheminées par le ministère des Transports concernant des problèmes de service. La majeure partie de ces dossiers ont été réglés dans les délais statutaires mais quelques-uns restent à traiter.

- L'Office a reçu 41 plaintes sur les services de transport pour les voyageurs handicapés, et 60 p. cent ont été réglées en moins de deux mois.

Au terme de cette première année complète d'application du nouveau régime de réglementation, les résultats sont encourageants; il est cependant trop tôt pour évaluer avec précision toutes les conséquences de la réforme. Une telle conclusion est tirée du fait que le monde du transport, notamment celui des utilisateurs, ne connaît pas encore la nouvelle législation à fond.

INTRODUCTION

EXAMENS ANNUELS

Pendant quatre ans, l'Office national des transports devra procéder à l'examen annuel de la mise en œuvre de la nouvelle législation sur les transports et présenter un rapport au Ministre.

La nouvelle législation canadienne sur les transports, qui comprend la *Loi nationale de 1987 sur les transports (LNT)*, la *Loi de 1987 sur les transports routiers (LTR)* et la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes (LDCM)*, a été conçue pour favoriser l'instauration d'un environnement plus dynamique et plus compétitif pour les services de transport. La réglementation économique a été allégée afin de stimuler la mise en place d'un réseau de transport répondant aux besoins des expéditeurs et des voyageurs et contribuant à l'expansion économique de toutes les régions du pays.

Des dispositions spéciales dans cette législation requièrent que l'efficacité de la nouvelle structure de réglementation soit évaluée de façon continue. En vertu de la *LNT*, l'Office est tenu de procéder à un examen annuel de la situation, pour les années allant de 1988 à 1991, et de présenter un rapport au ministre des Transports au plus tard le 31 mai de chaque année. Le Ministre doit ensuite le déposer, dans les 15 jours de séance suivants, devant la Chambre des communes et le Sénat. Une fois déposé, le rapport est rendu public. Un examen exhaustif de la législation sera entrepris en 1992.

Les rapports d'examen permettent au gouvernement d'établir si la législation produit vraiment les effets souhaités.

PORTÉE DU PRÉSENT EXAMEN

L'examen annuel doit porter sur l'incidence nationale et régionale de toute la législation relative à la réglementation économique des transports. La Loi exige que les paramètres suivants soient évalués :

- l'évolution des prix et des niveaux de service offerts aux expéditeurs et aux voyageurs;
- l'évolution de la structure, du rendement et des niveaux d'emploi de l'industrie des transports;
- l'efficacité de l'Office dans le traitement des plaintes, des demandes et autres requêtes qui lui sont présentées;
- l'incidence des « prix de ligne concurrentiels » sur les sociétés ferroviaires;
- l'abandon de lignes de chemin de fer.

Le ministre des Transports peut également soumettre pour étude toute autre question à l'Office. Dans le cadre du présent examen, le Ministre a demandé que soit inclus un examen des critères pouvant être utilisés dans l'identification des réseaux ferroviaires jugés essentiels au développement économique de n'importe quelle région donnée au Canada.

CADRE DE LA PROCÉDURE D'EXAMEN

Cet examen s'appuie sur les données recueillies à partir d'un vaste éventail de sources d'information des secteurs public et privé, complétées par un programme détaillé d'enquêtes.

Étant donné qu'il s'agissait du premier examen de l'Office, un accent particulier a été porté à l'établissement de critères d'enquête permettant d'obtenir des informations sûres et complètes sur les services de transport au Canada.

L'Office a rencontré des sociétés, des associations, des groupes d'intérêt et des gouvernements en vue de les sensibiliser au mandat d'examen de l'Office et de demander leur appui et leur participation.

L'Office a consulté un vaste éventail de sources d'information des secteurs public et privé afin de déterminer quels renseignements devaient être recueillis. Comme la situation variait d'un mode de transport à l'autre, l'Office a dû établir un programme d'enquête propre à chaque mode qui tenait compte de préoccupations telles la disponibilité et le caractère confidentiel des données existantes.

Les données institutionnelles les plus récentes ont été recueillies auprès de plusieurs ministères et organismes publics, et, dans bien des cas, elles n'étaient disponibles que sous forme préliminaire ou partielle. Elles ont été fournies entre autres par Statistique Canada, Transports Canada, Consommation et Corporations Canada, Travail Canada, le Conseil canadien des relations du travail, Investissement Canada, le Bureau du Surintendant des institutions financières du Canada, Ports Canada, le Bureau canadien de la sécurité aérienne et l'Office lui-même.

Les sources d'information du secteur privé provenaient essentiellement des transporteurs, soit ferroviaires, aériens, routiers et maritimes, ainsi que du *Official Airline Guides* et de la Airline Tariff Publishing Company.

L'Office a aussi organisé maintes consultations auprès des expéditeurs, des transporteurs, des gouvernements provinciaux et territoriaux, des associations industrielles, des groupes de consommateurs et autres. Certaines parties intéressées ont remis à l'Office leur évaluation de l'incidence de la réforme.

Des études sous contrat ont également été exécutées par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, Transmode Consultants et la Ligue canadienne de transport industriel.

Constatant l'absence quasi-totale d'informations courantes sur les usagers, l'Office a effectué des enquêtes auprès des expéditeurs, des transitaires, des conférences maritimes, des transporteurs routiers, des voyageurs aériens, des agents de voyage et des collectivités du Nord.

L'enquête de 1988 a été menée auprès des expéditeurs utilisant les divers modes de transport et réalisée avec la coopération de 19 associations industrielles :

L'Association canadienne des fabricants de produits chimiques

L'Association des exportateurs canadiens

L'Institut canadien des engrais

L'Association des importateurs canadiens

L'Association des manufacturiers canadiens

La Canadian National Millers Association

L'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers

Le Conseil des expéditeurs canadiens

L'Association charbonnière canadienne

Le Conseil des industries forestières de Colombie-Britannique

Les Fabricants canadiens de produits alimentaires

L'Association minière du Canada

La Société des fabricants de véhicules à moteur

L'Association canadienne du gaz propane

Le Conseil canadien du commerce de détail

La Ontario Petroleum Association

L'Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec

L'Association minière du Québec

Sultran

Le taux de réponse à cette enquête a été élevé. L'Office a reçu près de 600 questionnaires remplis, ce qui lui a permis de constituer une banque d'information sur les expéditeurs provenant de tous les grands secteurs industriels, primaires et manufacturiers, représentant plus de 10 000 établissements de production, de distribution ou de détail. Cette enquête lui a également fourni un échantillonnage représentatif des expéditeurs par région, par mode de transport et par taille d'entreprise.

Des enquêtes sur le transport aérien ont été effectués auprès des membres de l'Association des voyageurs de commerce du Canada (AVCC), des agents de voyage de l'Alliance canadienne des associations touristiques (ACAT), et auprès des représentants de collectivités et de bandes indiennes des régions septentrionales. Grâce aux 1 800 questionnaires qui lui ont été retournés, l'Office a obtenu des informations précieuses sur l'opinion des Canadiens au sujet des prix ainsi que de la nature et de la qualité des services de transport aérien.

En ce qui concerne l'examen des services de camionnage, il a été effectué au moyen d'entrevues et d'enquêtes postales. Ce vaste programme d'entrevues a permis de rejoindre plus de 100 transporteurs routiers, ainsi que des associations provinciales, régionales et nationales de camionnage, des commissions de délivrance de permis et des ministères du Transport de niveau provincial, des commissions tarifaires et des associations de voituriers-remorqueurs. Les gouvernements provinciaux et les associations de camionnage ont été consultés lors de la sélection des transporteurs afin d'obtenir un échantillon représentatif.

Toutes les conférences maritimes desservant les grandes voies commerciales canadiennes ont répondu à l'enquête sur le transport maritime portant sur des questions liées à la *LDCM*. Une autre enquête, réalisée avec l'appui de l'Association des transitaires internationaux canadiens, a permis de connaître les vues d'une partie importante de cette industrie.

Des consultations ont été entreprises auprès d'expéditeurs du Nord utilisant les services de réapprovisionnement des réseaux de l'Athabasca et du Mackenzie. Un questionnaire adressé à des collectivités septentrionales, à des bandes indiennes, aux gouvernements fédéral et territoriaux, et à des entreprises septentrionales, a permis de servir de complément à ces consultations.

L'ÉCONOMIE CANADIENNE EN 1988

Nation commerçante, le Canada se doit d'être compétitif sur les marchés internationaux pour assurer sa prospérité. Par le fait même, son réseau de transport constitue un élément clé de son économie, car il doit assurer le déplacement de matières premières et de produits industriels sur de vastes distances et sur un territoire au relief parfois très accidenté afin d'atteindre les marchés intérieurs et étrangers. Il joue également un rôle important pour le transport des voyageurs d'affaires et des touristes.

L'efficacité du réseau de transport canadien a une incidence directe sur l'économie. En contrepartie, l'évolution des marchés internationaux et nationaux, qui détermine la performance économique globale de la nation, a inévitablement à son tour une incidence sur le réseau de transport.

Ce bref aperçu de la performance économique du Canada en 1988 reflète une vaste gamme d'évaluations publiées par des sources réputées des secteurs public et privé. Il est destiné à définir le cadre général dans lequel l'industrie des transports a opéré et à identifier certains des facteurs économiques importants qui ont influé sur sa performance.

La croissance économique vigoureuse du Canada en 1988, ainsi que de ses principaux partenaires commerciaux, a généré une forte demande pour les services de transport.

Produit intérieur brut

Le taux vigoureux de croissance de l'économie canadienne en 1988, essentiellement d'origine intérieure, a été généré par les dépenses non domiciliaires des entreprises et par les gains de production du secteur tertiaire. Le produit intérieur brut réel a augmenté de 4,5 p. cent en 1988, un taux supérieur aux prévisions.

Amorcée depuis le début de 1987, la forte hausse des investissements des entreprises en installations et en outillage s'est maintenue en 1988. Ce phénomène a été favorisé par les bonnes performances financières des entreprises, les problèmes de capacité de production notés dans beaucoup d'industries et la bonne performance de l'économie nationale. Tous les secteurs et la plupart des industries ont augmenté leurs dépenses en 1988, le rétablissement le plus notable à ce chapitre ayant été celui de l'industrie du pétrole et du gaz naturel.

Pour ce qui est de l'expansion du secteur tertiaire, elle est venue des services communautaires, commerciaux et personnels, de la vente au détail et des industries de communication.

Utilisation de la capacité de production

Étant donné la vigueur de l'activité économique, des taux élevés d'utilisation de la capacité de production ont été enregistrés dans des industries telles que la fabrication du métal, les produits miniers électriques et non métalliques, les métaux primaires, le meuble et l'équipement. Les industries lourdes et d'exploitation des ressources canadiennes ont également opéré à des taux élevés d'utilisation de leur capacité de production.

Après une forte hausse en 1987, le taux d'utilisation de la capacité de production dans le secteur de la fabrication des biens durables s'est stabilisé en 1988. Pour ce qui est des industries du secteur secondaire, telles que les pâtes à papier, le papier journal, l'acier et la pétrochimie, l'accroissement de leur production a été contrainte par des limites de capacité.

Dépenses des consommateurs

Après avoir stagné au premier trimestre, la hausse des dépenses de consommation a repris de plus belle, grâce à l'augmentation des revenus disponibles, résultant essentiellement de la mise en application de la première étape de la réforme fiscale et de la baisse des taux moyens d'imposition des particuliers qui en a résulté.

La relance des dépenses de consommation s'est traduite par une augmentation des ventes au détail et en gros.

Inflation

En 1988, le taux d'inflation s'est stabilisé à 4,1 p. cent, le secteur des transports exerçant des pressions à la baisse sur l'indice des prix à la consommation.

Quant au marché domiciliaire, il a contribué à la hausse des prix du fait de l'augmentation du prix des maisons neuves et des taux hypothécaires. De même, on a enregistré des hausses de prix dans les secteurs du cuivre et des produits cuivrés, du nickel, du zinc et des métaux précieux, ainsi que dans les industries de l'automobile et des produits du papier.

En contrepartie, les prix du pétrole et des produits du charbon ont baissé, tout comme ceux de la potasse et du bois d'œuvre. Malgré le fléchissement des cours du pétrole, des pressions inflationnistes sont apparues dans l'économie à cause des limites de capacité de production et de certaines carences du marché de la main-d'œuvre.

La hausse de l'indice des prix de transport, à 1,9 p. cent, a été moins forte qu'au cours des dernières années, le prix de l'essence et les tarifs aériens étant les deux facteurs ayant contribué à cette tendance.

Dollar canadien

Le dollar canadien a atteint son niveau le plus élevé sur le marché des devises depuis 1981. La remontée du dollar s'explique par la politique anti-inflationniste de la Banque du Canada, par l'activité soutenue de l'économie et par la hausse des cours des produits de base. Ces facteurs ont entraîné une appréciation de la devise canadienne par rapport à celles des autres pays industrialisés.

Commerce extérieur

Les exportations et les importations ont continué à monter en flèche en 1988. Ce phénomène s'explique par l'augmentation considérable des importations de machinerie et d'outillage, imputable à son tour à l'augmentation des importations d'aéronefs et d'autre équipement de transport, ainsi qu'à une hausse des importations de machinerie et d'équipement tel le matériel de climatisation et de réfrigération, les mécanismes

d'aiguillage et de protection, les meubles et les accessoires.

Du côté des exportations, les hausses les plus fortes en 1988 ont été enregistrées au chapitre des automobiles, des camions, du papier journal et des pâtes à papier. Les exportations d'aluminium et de métaux précieux ont également augmenté, la forte demande dans ces secteurs engendrant des prix plus élevés. En dépit de la sécheresse, les exportations de blé ont augmenté en termes de valeur en grande partie en raison des prix plus élevés. Les exportations de pièces d'automobile, de pétrole brut et de bois d'œuvre ont enregistré une forte baisse.

Équilibre régional

L'accroissement de l'activité économique canadienne a été mieux répartie entre les régions et les industries. L'essor des cours des produits non pétroliers a favorisé la croissance dans l'Ouest et dans les provinces de l'Atlantique, des régions productrices de ressources.

Dans l'Ouest canadien, le secteur de l'exploration et de la mise en valeur du pétrole et du gaz naturel s'est relevé de la dépression qu'il a connue au début de 1987.

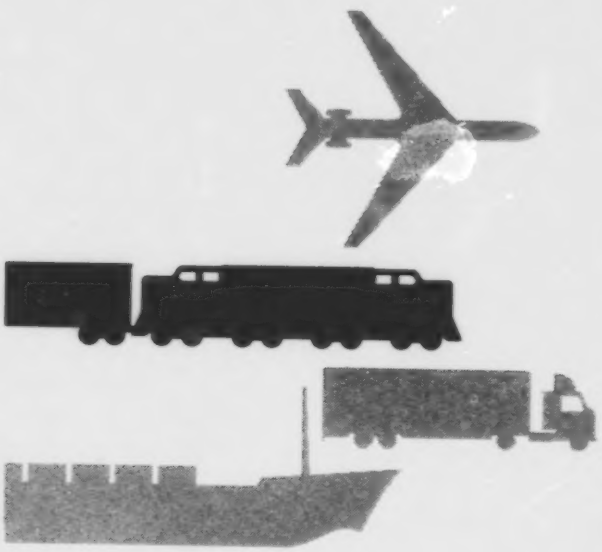
Grâce à l'essor de leurs industries des pâtes et papiers, des métaux primaires et de la fabrication métallique, ainsi qu'à leur plus grande diversification, les économies du Québec et de l'Ontario ont encore affiché d'excellents résultats en 1988.

L'économie mondiale

En 1988, l'économie mondiale a connu de meilleurs résultats que prévu. L'accélération de la croissance des économies industrialisées a été provoquée par une hausse marquée des dépenses d'investissement et par la progression des dépenses de consommation, celle-ci ayant été favorisée par la baisse de l'inflation et la hausse de l'emploi.

Une telle prospérité économique ne pouvait qu'être favorable à une nation commerçante comme le Canada. Cette croissance soutenue s'est surtout manifestée chez les principaux partenaires commerciaux du Canada : États-Unis, Japon, République fédérale d'Allemagne, Royaume-Uni et France.

Enfin, la vigoureuse croissance de l'économie canadienne, ajoutée à celle de ses principaux partenaires commerciaux en 1988, s'est traduite par une forte demande pour tous les services de transport.



LES SERVICES FERROVIAIRES

FAITS SAILLANTS DE 1988

Trafic

Le CN a transporté un volume record de marchandises, et le CP a atteint le deuxième volume de trafic le plus élevé de son histoire. Les expéditions en vrac de charbon et de potasse se sont maintenues à des niveaux élevés, mais celles de céréales ont diminué à cause d'une longue période de sécheresse.

Restructuration

Le CN a entrepris d'assainir son bilan en vendant certains de ses actifs non ferroviaires, ainsi que la société Grand Trunk Eastern des États-Unis. Il a également cessé toute activité ferroviaire à Terre-Neuve et a annoncé l'intention d'abandonner son réseau de l'Île-du-Prince-Édouard.

Le CP a restructuré ses services en créant une nouvelle division, la Canadian Atlantic Railway, pour veiller à ses opérations dans les provinces maritimes.

Incidences de la nouvelle législation

À la fin de l'année, l'usage des contrats confidentiels s'était déjà largement répandu puisque le tiers des marchandises du CN et la moitié de celles du CP, à l'exclusion des transports statutaires de grains, avaient été acheminées selon les termes et les conditions de tels contrats.

L'enquête menée auprès des expéditeurs ferroviaires a confirmé l'efficacité, lors des négociations avec les transporteurs ferroviaires, des dispositions relatives à l'accès à des services concurrentiels et au règlement des différends.

Le Ministre a demandé à l'Office d'entreprendre l'étude des critères permettant d'établir quels sont

les réseaux ferroviaires essentiels à l'expansion économique de telle ou telle région au Canada.

Équipement et exploitation

Un arbitre fédéral a imposé au CN et au CP des conditions sur l'utilisation de trains sans fourgon de queue. Les deux sociétés en ont appelé de l'ordonnance; la Cour fédérale a invalidé ces conditions en mars 1989 et les a retirées de la décision de l'arbitre.

RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION

La *LNT* contient plusieurs dispositions destinées à alléger le fardeau réglementaire des sociétés ferroviaires et à favoriser le développement d'un environnement ferroviaire plus concurrentiel.

Dispositions sur les chemins de fer

La Loi autorise la négociation de contrats confidentiels, offre aux expéditeurs de meilleures options pour avoir accès à des services concurrentiels et modifie la procédure d'abandon de lignes de chemin de fer.

La nouvelle loi autorise les sociétés ferroviaires à négocier des contrats confidentiels avec les expéditeurs et à adapter les modalités et les prix des services à la situation particulière de l'expéditeur considéré. Cette loi abolit l'ancien système d'établissement collectif des tarifs par les sociétés ferroviaires.

De nouvelles dispositions relatives à l'accès aux services concurrentiels permettent aux expéditeurs d'avoir recours aux services de plus d'un transporteur ferroviaire. Ces dispositions ont modifié les limites de l'interconnexion de 6,4 à 30 km. Dans certaines circonstances, les expéditeurs captifs établis au-delà de la zone d'interconnexion peuvent obtenir un prix de ligne concurrentiel pour acheminer leurs marchandises au lieu de correspondance le plus près afin de les remettre à un transporteur ferroviaire concurrentiel.

La nouvelle loi établit par ailleurs une procédure allégée d'abandon des lignes de chemin de fer et permet de nouvelles options, par exemple, le transfert de certaines lignes à des exploitants indépendants et l'octroi d'une aide financière pour améliorer les autres moyens de transport.

Mécanismes de règlement des différends

La Loi prévoit des services de médiation et d'arbitrage, ainsi que la tenue d'enquêtes d'intérêt public, pour régler les différends entre transporteurs et expéditeurs.

Expéditeurs et transporteurs peuvent utiliser un service facultatif de médiation pour régler leurs différends en matière de tarifs et de conditions de transport, mais les résultats n'en sont pas exécutoires.

Le mécanisme de l'arbitrage s'applique au transport intérieur de marchandises par voie aérienne et au transport ferroviaire de marchandises non céréalières; les résultats en sont exécutoires pour les deux parties pendant un an.

Il peut également y avoir des enquêtes d'intérêt public lorsque les différends ont des répercussions beaucoup plus vastes. Cette méthode s'applique au transport intérieur de marchandises par voie aérienne et à tous les transports ferroviaires de marchandises, à l'exception du transport de céréales au titre de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO)*, du transport de réapprovisionnement maritime du Nord et du transport par productoduc.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

L'industrie du fret ferroviaire est dominée par deux sociétés transcontinentales, le CN et le CP.

L'industrie canadienne du fret ferroviaire occupe une place importante dans l'économie canadienne puisqu'elle assure le transport de centaines de millions de tonnes de marchandises par année. L'industrie comprend 18 sociétés ferroviaires, mais la majeure partie de son activité est assurée par les deux sociétés transcontinentales, le CN et le CP (sociétés de classe I). Selon l'unité de mesure utilisée, la taille du CN est de 20 à 30 p. cent supérieure à celle du CP, et la différence entre les deux est encore plus significative en termes d'actif

et d'employés. Les 16 autres sociétés (de classe II) réalisent chacune un chiffre d'affaires annuel variant entre quelques millions et quelques centaines de millions de dollars. On peut généralement les classer dans l'une des trois catégories suivantes :

- les sociétés ferroviaires régionales, comme British Columbia Railway, Algoma Central, Ontario Northland Railway et Chemin de fer QNS&L, qui transportent presque exclusivement des produits miniers et forestiers;
- les sociétés appartenant à des filiales américaines, telles Burlington Northern, Conrail et CSX Transportation;
- les sociétés d'acheminement terminal ou de connexion, qui assurent le transport des marchandises d'entreprises établies le long de leurs propres lignes jusqu'aux lignes principales du CN et du CP, comme Essex Terminal Railway et Southern Railway of British Columbia.

Le CN, le CP et plusieurs petites sociétés ferroviaires comme, par exemple, Chemin de fer QNS&L, Algoma Central, Nipissing Central (branche de l'Ontario Northland Railway au Québec), Essex Terminal et les filiales des sociétés américaines, sont assujetties aux dispositions de la *LNT*. D'autres transporteurs ferroviaires relèvent des pouvoirs législatifs provinciaux, comme la société British Columbia Railway.

Le présent examen est centré sur les activités des deux sociétés dominantes, soit le CN et le CP.

TRAFIC

Trafic de wagons complets

En 1988, le CN a transporté un volume record de marchandises, et le CP a atteint le deuxième tonnage le plus élevé de son histoire, soit environ 3 p. cent de moins que le sommet atteint en 1987.

Au cours des deux dernières décennies, le trafic combiné du CN et du CP a augmenté à un taux annuel variant entre 1 et 2 p. cent pour atteindre 204,3 millions de tonnes en 1988. La croissance n'a pas été continue pendant toute cette période, le trafic ferroviaire étant influencé par les hauts et les bas de l'économie (graphique 3.1). Ainsi, les récessions économiques de 1975 et 1982 ont provoqué une baisse marquée des volumes transportés. Comme les frais fixes constituent une partie importante des dépenses des sociétés ferroviaires, les fluctuations de volumes ont un effet notable sur le bénéfice net. En période de prospérité économique, la demande pour les services ferroviaires augmente et les frais fixes peuvent être répartis entre un plus grand nombre d'unités transportées, ce qui se traduit par une hausse significative des bénéfices nets. L'inverse est également vrai.

GRAPHIQUE 3.1: FRET TOTAL TRANSPORTÉ

Source : Rapports annuels des sociétés ferroviaires soumis à l'ONT.

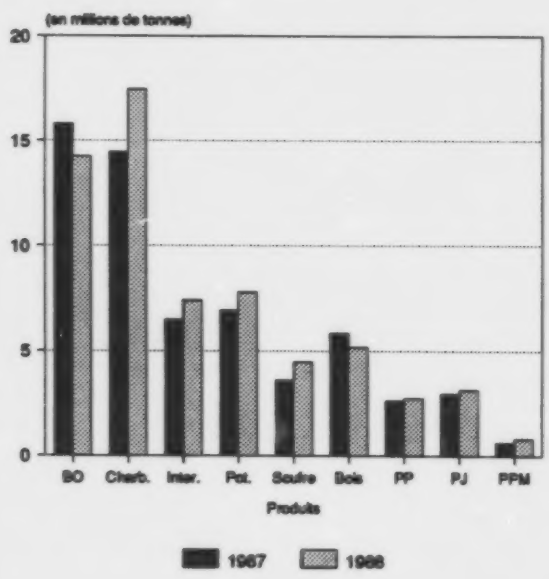
Bien que le trafic ferroviaire ait augmenté lentement au cours des années, la nature des marchandises transportées a changé considérablement. Le vrac (charbon, potasse, bois d'œuvre, soufre, copeaux de bois à pâte, gypse, pâte à papier et papier journal) occupe aujourd'hui une place tellement importante qu'il représente, à l'exclusion des expéditions statutaires de grains, la moitié du trafic

total. La majeure partie du trafic de marchandises en vrac est destinée au marché d'outre-mer ou américain.

L'importance de l'augmentation du trafic intermodal a été telle qu'il représente maintenant, en termes de volume, le deuxième trafic non céréalier après le charbon. Ce phénomène s'explique par la hausse continue de l'utilisation des conteneurs pour le commerce international.

En termes de volume, les quantités transportées par le CN ont atteint un niveau record en 1988, et celles du CP lui ont permis de réaliser la deuxième meilleure année de son histoire, soit seulement 3 p. cent de moins que le sommet atteint en 1987 (graphiques 3.2 et 3.3). L'ampleur de ces volumes s'explique par la fermeté des exportations de vrac non céréalier et par la hausse du trafic de conteneurs.

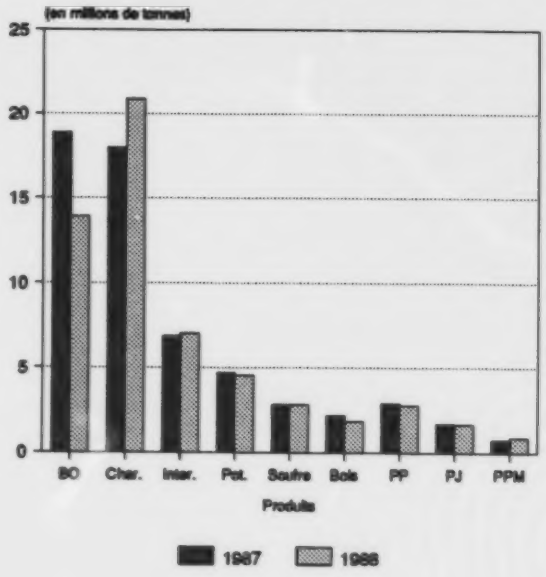
GRAPHIQUE 3.2: FRET TRANSPORTÉ PAR LE CN PAR GROUPE DE PRODUITS



Note: BO = blé et orge; Charb. = charbon; Inter. = intermodal; Pot. = potasse; Bois = bois d'œuvre; PP = pâte à papier; PJ = papier journal; PPM = papier de pâte mécanique.

Source: Rapports annuels du CN soumis à l'ONT.

GRAPHIQUE 3.3: FRET TRANSPORTÉ PAR LE CP PAR GROUPE DE PRODUITS



Note: BO = blé et orge; Charb. = charbon; Inter. = intermodal; Pot. = potasse; Bois = bois d'œuvre; PP = pâte à papier; PJ = papier journal; PPM = papier de pâte mécanique.

Source: Rapports annuels du CP soumis à l'ONT.

L'examen attentif du transport de certaines marchandises par chaque société en 1988 permet de conclure que :

- Le trafic céréalier a enregistré une baisse sensible à la suite de la sécheresse qu'ont connue les Prairies au cours de l'été de 1988. Ce phénomène a touché moins le CN que le CP, ce dernier desservant une partie plus importante du territoire frappé par la sécheresse.

- Un volume record de trafic de charbon a été enregistré, chaque société en transportant trois millions de tonnes de plus durant l'année. Ces résultats s'expliquent par la hausse de la demande pour le charbon métallurgique issue des aciéries du Japon et de la Corée. En principe, le Japon s'approvisionne à partir des mines australiennes, mais l'existence de conflits de travail en Australie et la négociation de contrats de vente de charbon entre les deux

pays l'ont amené à se tourner vers d'autres pays fournisseurs.

- Les expéditions de potasse et de soufre du CN ont augmenté de près d'un million de tonnes respectivement; quant au CP, ses expéditions de potasse ont légèrement chuté à la fin de l'année et ses expéditions de soufre sont demeurées stables.

- Les expéditions de bois d'œuvre ont été à la baisse durant toute l'année, à cause du fléchissement des mises en chantier domiciliaires aux États-Unis et de la surtaxe frappant le bois d'œuvre destiné à ce marché. La baisse a été plus prononcée pour le CN que pour le CP, le CN transportant trois fois plus de bois que le CP.

- L'industrie des pâtes et papiers a connu une année record. Le trafic ferroviaire des produits de cette industrie s'est généralement maintenu à des niveaux élevés, les cas de fléchissement s'expliquant par des déplacements de marchés et des transferts vers d'autres modes de transport. Les expéditions de pâte à papier, de papier journal et de papier de pâte mécanique ont augmenté pour le CN, alors que le CP a enregistré une baisse de ses expéditions de pâte à papier et de papier journal et une hausse de ses expéditions de papier de pâte mécanique.

- Finalement, les deux sociétés ont enregistré une hausse de leur trafic automobile. Certes, les pourcentages d'augmentation n'ont pas été aussi élevés que pour d'autres types de produits, mais leur incidence sur les revenus a été importante car les recettes par tonne de trafic automobile sont plusieurs fois supérieures à celles des autres marchandises.

Trafic intermodal

Le trafic intermodal a connu une augmentation en 1988.

Le CN et le CP continuent tous deux à mettre l'accent sur le développement des services intermodaux afin de mieux répondre aux besoins de leur clientèle.

Le trafic intermodal a augmenté durant l'année, mais cela s'explique uniquement par le transport d'un plus grand nombre de conteneurs maritimes. Le transport de semi-remorques sur wagons plates-formes a diminué pour les deux sociétés.

Selon les expéditeurs utilisant les services intermodaux, ce type de transport représente en moyenne 15 p. cent de leur trafic et les trois quarts d'entre eux disent avoir choisi la combinaison rail-route. Les services les plus fréquemment utilisés par les expéditeurs pour veiller, en tout ou en partie, aux arrangements de tels services ont été ceux des transitaires.

CONCURRENCE

Contrats confidentiels

Les contrats confidentiels ont manifestement connu un succès important auprès des expéditeurs et des sociétés ferroviaires.

Les expéditeurs et les sociétés ferroviaires ont tiré profit de la disposition permettant l'établissement de contrats confidentiels puisqu'ils en ont signé 1 223 en 1988. Sur ce total, plus de 51 p. cent ont été déposés par le CP, 30 p. cent par le CN et le reste par les autres transporteurs ferroviaires opérant au Canada, c'est-à-dire Algoma Central Railway, Burlington Northern Railroad Company, Consolidated Rail Corporation, CSX Transportation, Kansas City Southern, Norfolk and Western Railway Company, Southern Railway System et Wisconsin Central Ltd.

Dépôt des contrats

De septembre à décembre 1988, le CN et le CP ont déposé plus de 100 contrats confidentiels par mois.

L'examen des résumés des contrats déposés auprès de l'Office démontre que le nombre reçu en début d'année était faible, mais qu'il a progressivement augmenté, les deux sociétés ferroviaires en soumettant au total plus d'une centaine par mois durant les quatre derniers mois de l'année. En fait, plusieurs de ces contrats étaient datés du début de l'année ou portaient une date antérieure à celle de leur dépôt. La plupart

des contrats confidentiels que le CN et le CP ont signé avec des expéditeurs étaient d'une durée d'un an ou moins; un petit nombre seulement portait sur une période de plus de deux ans. Par rapport au CP, le CN a signé moins de contrats d'une durée inférieure à six mois et plus de contrats d'une durée de deux ou trois ans.

Le recours aux contrats confidentiels a été beaucoup plus rapide au Canada qu'aux États-Unis, où cette mesure a été introduite en 1980. La différence s'explique probablement en partie du fait des échanges commerciaux canado-américains. Grâce à ces derniers, les expéditeurs et les transporteurs ferroviaires ont acquis une expérience considérable dans la négociation de contrats avec les sociétés ferroviaires américaines; ils ont ainsi pu mettre rapidement cette expérience à profit lorsque les contrats confidentiels ont été adoptés au Canada.

Marchandises transportées sous contrat

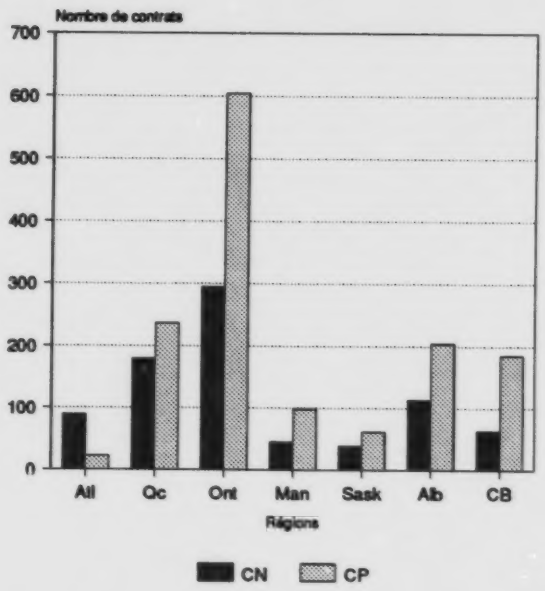
À la fin de l'année, une proportion élevée du trafic ferroviaire était acheminée selon les termes et les conditions de contrats confidentiels.

L'importance des contrats confidentiels est confirmée par le volume de marchandises transportées sous contrat. À l'exclusion des expéditions statutaires de grains au titre de la *LTGO*, le tiers du volume du trafic du CN était transporté sous contrat confidentiel à la fin de l'année; quant au CP, ce trafic représentait la moitié de son volume total. L'enquête effectuée par l'Office auprès des expéditeurs a permis d'estimer à plus de 30 p. cent le volume de trafic ferroviaire ayant fait l'objet de contrats confidentiels en 1988. Ces chiffres démontrent que les transporteurs ont eu largement recours aux contrats confidentiels et que cette mesure s'est avérée efficace.

Plus de la moitié des régions d'origine du trafic sous contrat rapportées par le CN et le CP émanaient des provinces centrales, les deux tiers touchant l'Ontario. Une proportion élevée des contrats, avec leur origine en Ontario et au Québec, étaient pour du trafic destiné aux quatre provinces de l'Ouest.

L'Alberta et la Colombie-Britannique se classaient au deuxième rang en tant que provinces d'origine des contrats rapportés et elles étaient souvent

GRAPHIQUE 3.4: ORIGINE RÉGIONALE DU TRAFIC SOUS CONTRAT DU CN ET DU CP



Note : En ce qui concerne les contrats ayant plusieurs origines ou destinations, un point d'origine a été compté pour chaque groupe origine-destination. Cela explique pourquoi le nombre total d'origines est supérieur au nombre de contrats.

Source : Résumés des contrats confidentiels soumis à l'ONT.

associées à du trafic destiné aux provinces centrales. Quant aux provinces de l'Atlantique, elles apparaissaient comme région d'origine dans 10 p. cent des contrats du CN, mais beaucoup moins souvent dans ceux du CP, la différence s'expliquant par une plus forte présence du CN dans la région (graphique 3.4).

Les contrats confidentiels n'ont pas seulement été utilisés pour le transport inter-régional mais souvent aussi pour le transport de marchandises à l'intérieur d'une province ou d'une région, notamment en Ontario.

Dans une grande mesure, le trafic transfrontalier a aussi fait l'objet de contrats confidentiels puisqu'un sixième des origines et des destinations rapportées dans les résumés des contrats de toutes les sociétés ferroviaires se trouvaient aux États-Unis. À l'exception de certains contrats pour du trafic entre les États de l'Ouest et la Colombie-Britannique, la plupart des marchandises

expédiées sous contrat vers les États-Unis étaient destinées aux États du Centre-Ouest, tandis que la plupart des marchandises américaines expédiées au Canada sous contrat étaient destinées à l'Ontario et au Québec. Un quart des destinations américaines rapportées étaient associées à des régions d'origine américaine.

Produits transportés sous contrat

Les contrats confidentiels ont été utilisés par tous les types d'industrie.

Les résumés des contrats confidentiels et l'enquête réalisée auprès des expéditeurs démontrent que les produits d'un vaste éventail d'industries ont été transportés, en 1988, selon les termes et les conditions de contrats confidentiels. Le tout confirme l'accessibilité de cette disposition de la Loi pour les différents secteurs industriels. Toutefois, certaines industries ont signé plus de contrats que d'autres. Les produits des industries chimiques, de l'alimentation, du bois, des pâtes et papiers et des mines, ont été identifiés dans 60 p. cent des contrats du CN et du CP.

Les origines et les destinations de ces produits, rapportées dans les contrats confidentiels, sont représentatives du réseau traditionnel de distribution de ces mêmes industries. En guise d'exemple, pour les produits chimiques, les régions d'origine identifiées dans les contrats correspondaient aux provinces productrices que sont l'Ontario, l'Alberta et le Québec, et avaient comme destination les autres provinces et les États-Unis. Les contrats confidentiels pour les expéditions de produits alimentaires montraient essentiellement le Canada central comme région d'origine et les autres provinces comme destination.

Les contrats confidentiels de bois d'œuvre identifiaient le plus souvent des provinces productrices telles que la Colombie-Britannique, l'Alberta et le Québec comme régions d'origine, et les marchés des États-Unis et des autres provinces comme destinations. Avant tout, les contrats du secteur des produits des pâtes et papiers désignaient le Québec, l'Ontario et la Colombie-Britannique comme régions d'origine, et les États-Unis et les autres provinces comme destinations.

Taille des expéditeurs

Les expéditeurs de toutes tailles ont pu avoir recours aux contrats confidentiels.

En utilisant la variable du nombre d'employés comme indicateur de la taille des expéditeurs, les résultats de l'enquête démontrent que toutes les catégories d'expéditeurs avaient accès aux contrats confidentiels. Presque la moitié de tous les expéditeurs ont signalé qu'ils avaient été contactés en 1988 par une compagnie ferroviaire canadienne afin de négocier un contrat. Cette réponse a été fournie par des entreprises de toute taille, mais plus souvent par des grandes que des petites, ce qui ne saurait surprendre puisque les sociétés ferroviaires ont probablement d'abord voulu négocier de tels contrats avec les plus gros expéditeurs.

En d'autres termes, les effets bénéfiques des contrats confidentiels ont été rapportés aussi bien par des entreprises ayant moins de 50 employés que par celles en comptant des milliers. Plusieurs petits expéditeurs ayant eu accès aux contrats confidentiels ont rapporté avoir été contactés par une compagnie ferroviaire pour négocier ces contrats et qu'ils avaient ainsi réussi à obtenir des tarifs plus intéressants.

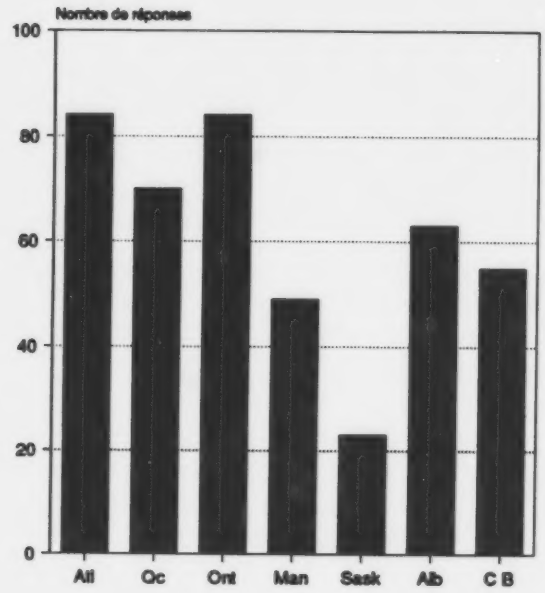
Incidence sur les tarifs

Selon la majorité des expéditeurs interrogés, les tarifs contractuels étaient inférieurs aux tarifs publiés.

Invités à classer les facteurs les ayant incités à négocier un contrat confidentiel, les expéditeurs ont placé en tête de liste les « concessions tarifaires », puis la « confidentialité » et les « garanties tarifaires ».

Dans le cadre de l'enquête, 75 p..cent des expéditeurs ferroviaires ayant conclu des contrats confidentiels ont indiqué que les tarifs contractuels étaient inférieurs aux tarifs publiés. Des expéditeurs de toutes les régions ont obtenu des tarifs plus avantageux avec les contrats confidentiels (graphique 3.5). Toutefois, les marchandises acheminées par chemin de fer n'ont pas toutes été transportées sous contrat confidentiel et n'ont pas nécessairement bénéficié de tarifs plus avantageux.

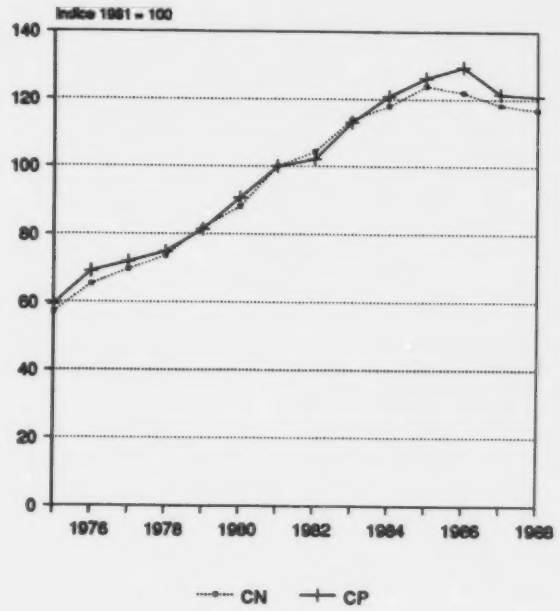
GRAPHIQUE 3.5: VENTILATION RÉGIONALE DES EXPÉDITEURS MENTIONNANT DES TARIFS INFÉRIEURS SOUS CONTRAT CONFIDENTIEL



Source : Enquête de l'ONT auprès des expéditeurs.

Par ailleurs, en 1988, les deux grandes sociétés ferroviaires n'ont enregistré qu'une faible diminution de leurs recettes par tonne-kilomètre payante. Ce coefficient, qui constitue un indicateur approximatif des niveaux tarifaires, montre que le tarif moyen a diminué. Il convient toutefois de préciser que cette unité de mesure reflète aussi l'influence sur le trafic ferroviaire de nombreux facteurs autres que les nouvelles dispositions législatives sur le trafic ferroviaire, notamment les forces du marché, les changements quant à la nature des marchandises transportées et au réseau de distribution, l'évolution des échanges commerciaux et celle des coûts d'exploitation (graphique 3.6).

GRAPHIQUE 3.6: RECETTES PAR TONNE-KILOMETRE DU CN ET DU CP



Source : Rapports annuels des sociétés ferroviaires soumis à l'ONT.

Dans leurs mémoires soumis à l'Office, les deux sociétés ferroviaires ont précisé que la nouvelle législation avait résulté en une diminution des revenus et une réduction des tarifs. Selon le CN, ses tarifs n'ont augmenté dans l'ensemble que de 1 p. cent tandis que le CP a fait état de fortes pressions exercées par les expéditeurs et les marchés internationaux en vue de réduire les tarifs.

Opinion des transporteurs

Les sociétés ferroviaires ont émis une opinion favorable à l'égard des contrats confidentiels.

Dans le mémoire qu'il a soumis à l'Office, le CN a déclaré que « la possibilité de conclure des contrats confidentiels est la plus positive des

nouvelles pratiques instaurées en 1988, et le CN compte bien continuer à utiliser cet outil de prédilection pour négocier avec les expéditeurs, dans les années à venir, des accords profitables aux deux parties ». Dans son mémoire, le CP a souligné que l'acceptation générale des dispositions législatives les plus axées sur le marché, c'est-à-dire celles ayant trait aux contrats confidentiels, constituait un phénomène important.

Opinion des expéditeurs

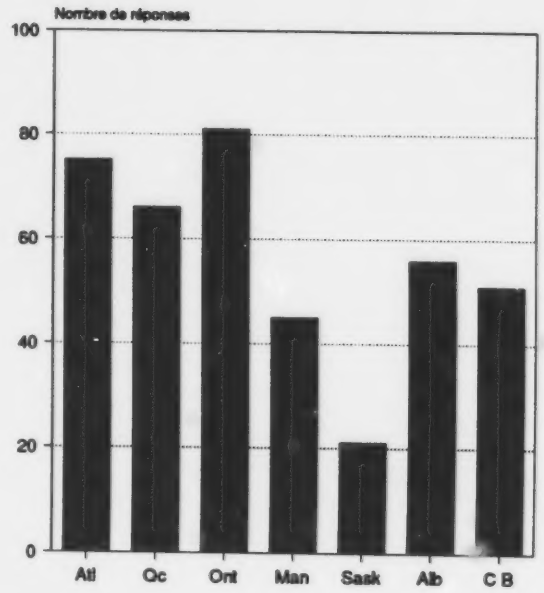
Les expéditeurs ont reçu favorablement la disposition législative touchant aux contrats confidentiels.

Plus de la moitié des expéditeurs ferroviaires ayant participé à l'enquête affirment que les contrats confidentiels ont eu sur leur entreprise une incidence positive ou très positive. Presque tous les autres répondants n'avaient pas engagé de telles négociations en 1988, n'étaient pas parvenus à un accord ou avaient signé un contrat moins intéressant qu'ils ne l'espéraient.

Les expéditeurs ayant signé des contrats ont précisé qu'ils avaient expédié en moyenne 60 p. cent de leur trafic sous contrat, ce qui démontre qu'il était possible de négocier un contrat acceptable sans pour autant avoir à engager tout son trafic puisque des facteurs autres que le volume pouvaient entrer en jeu dans les négociations. Pour confirmer cette constatation, des expéditeurs, ayant acheminé seulement une fraction de leur trafic sous contrat, ont aussi exprimé une opinion positive à ce sujet. En effet, l'enquête démontre que les contrats ont été bénéfiques aux expéditeurs, qu'ils aient acheminé moins de 10 p. cent ou la totalité de leur trafic ferroviaire sous contrat.

Bien représentés partout au pays, les expéditeurs de toutes les industries semblent partager la même opinion au sujet des bienfaits des contrats (graphique 3.7). Cependant, ceux des secteurs du papier, du bois, des produits chimiques, de l'alimentation et des mines ont été plus nombreux à parler des effets positifs des contrats. Cela ne saurait surprendre puisque ce sont les produits de ces secteurs qui apparaissent le plus souvent dans les résumés des contrats confidentiels.

GRAPHIQUE 3.7: VENTILATION RÉGIONALE DES EXPÉDITEURS JUGEANT POSITIVE L'INCIDENCE DES CONTRATS CONFIDENTIELS



Source : Enquête auprès des expéditeurs de l'ONT.

Résumé

Les contrats confidentiels ont connu du succès en 1988.

Les contrats confidentiels ont connu un vif succès en 1988. Les expéditeurs et les transporteurs ferroviaires ont signé un nombre important de contrats confidentiels, soit un nombre supérieur à celui prévu, portant sur un vaste éventail de produits pour du trafic entre et à l'intérieur de toutes les régions. Les deux parties ont exprimé leur satisfaction à l'égard des avantages concurrentiels octroyés par les contrats confidentiels. De fait, ces contrats ont été cités comme étant le facteur le plus important dans l'obtention de tarifs ferroviaires concurrentiels.

Accès aux services concurrentiels et règlement des différends

Plus de la moitié des expéditeurs ferroviaires ayant participé à l'enquête estiment que l'accès aux services concurrentiels et les dispositions liées au règlement des différends ont eu une incidence sur leurs négociations avec les sociétés ferroviaires.

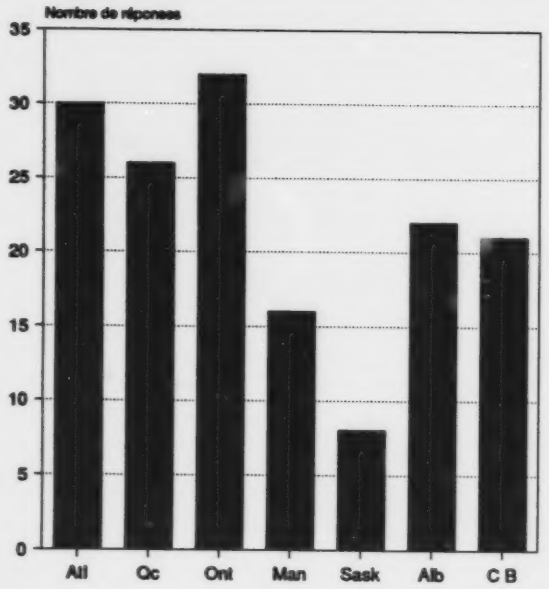
La *LNT* favorise la concurrence en offrant aux expéditeurs la possibilité de recourir aux mesures d'accès aux services concurrentiels, et en mettant à la disposition des expéditeurs et des transporteurs ferroviaires des mécanismes permettant le règlement des différends sur les tarifs et les services. Les expéditeurs peuvent soit faire usage comme tel de ces mécanismes, soit les soulever comme moyen de pression lors des négociations.

Quant à l'interconnexion, les chiffres fournis par les deux grandes sociétés ferroviaires révèlent une activité assez importante dans l'ancienne zone d'interconnexion (jusqu'à 6,4 km) et dans la nouvelle zone (entre 6,4 et 30 km).

Toutefois, comme les sociétés ferroviaires n'ont pas encore achevé la mise au point de systèmes informatisés permettant de comptabiliser avec exactitude les activités d'interconnexion, l'Office n'a pu identifier les changements intervenus à ce chapitre dans l'ancienne zone, ni faire la distinction entre le trafic acheminé par correspondance volontaire dans la zone de 6,4 à 30 km et celui acheminé par interconnexion véritable dans cette zone à la suite de l'établissement de la nouvelle limite.

Tant que cette distinction ne sera pas possible, il sera difficile de tirer des conclusions à partir des données fournies par les transporteurs. L'enquête auprès des expéditeurs démontre qu'un expéditeur sur cinq estime que l'interconnexion a eu une incidence positive ou très positive sur son entreprise. Cette évaluation positive a été rapportée dans chaque région (graphique 3.8).

GRAPHIQUE 3.8: VENTILATION RÉGIONALE DES EXPÉDITEURS JUGEANT POSITIVE L'EXTENSION DES LIMITES D'INTERCONNEXION



Source : Enquête de l'ONT auprès des expéditeurs.

Dix demandes d'interconnexion ont été soumises à l'Office en 1988, portant sur des demandes d'extension de la limite de 30 km et sur d'autres problèmes liés à la mise en application de cette disposition.

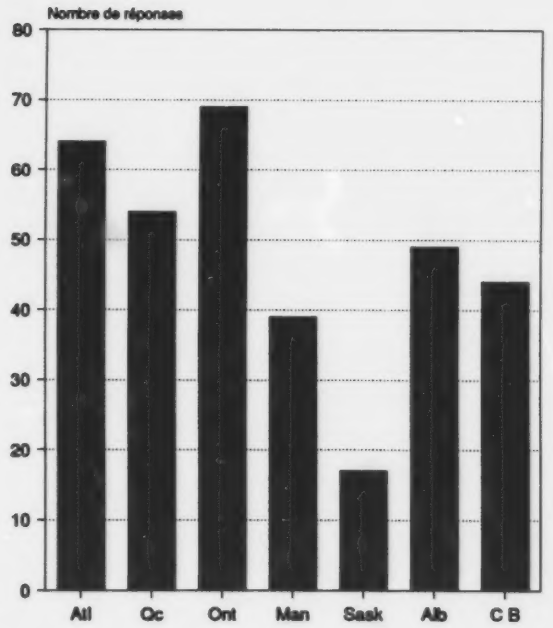
L'Office a dû établir un prix de ligne concurrentiel à la suite d'une demande de la société Alberta Gas Chemicals Inc., mais le CP a porté la décision en appel devant la Cour fédérale du Canada. Une autre demande a été reçue, puis retirée.

Bien que plusieurs différends liés au taux de fret ferroviaire ou au service aient été résolus grâce aux services de médiation, l'Office n'a reçu qu'une seule demande officielle de médiation. Il n'a reçu aucune demande d'arbitrage ni d'enquête d'intérêt public concernant les taux de fret ferroviaire ou les services.

Peu familiers avec les dispositions de la nouvelle législation, comme en fait foi le nombre de demandes d'information reçues par l'Office à ce sujet, les expéditeurs ont été peu enclins à faire usage des mécanismes d'accès aux services concurrentiels et de règlement des différends.

Le peu d'empressement des expéditeurs à recourir formellement à ces dispositions n'enlève rien à leurs effets bénéfiques. Ainsi, plus de la moitié des expéditeurs ferroviaires ayant participé à l'enquête ont déclaré que ces dispositions ont eu une incidence sur leurs négociations avec les transporteurs ferroviaires. De plus, ces mêmes expéditeurs représentaient en majorité des entreprises de grande taille. Finalement, des expéditeurs provenant de chaque région ont jugé positive l'existence de ces dispositions (graphique 3.9).

GRAPHIQUE 3.9 : VENTILATION RÉGIONALE DES EXPÉDITEURS JUGEANT POSITIVE L'INCIDENCE DES MÉCANISMES D'ACCÈS AUX SERVICES CONCURRENTIELS ET DE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS



Source : Enquête de l'ONT auprès des expéditeurs.

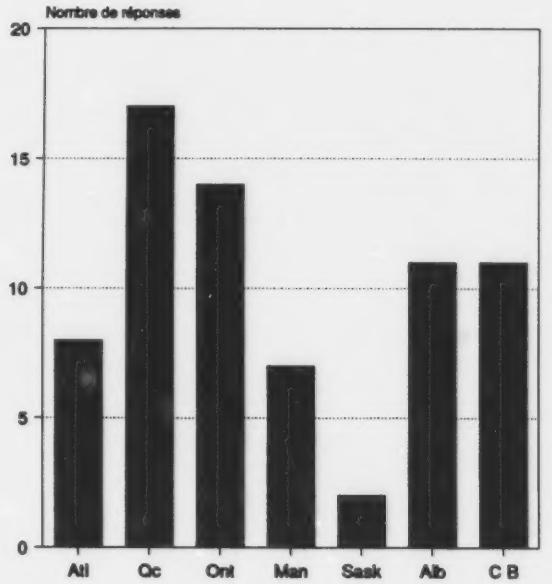
Le commentaire suivant d'un expéditeur reflète très bien l'opinion généralement exprimée au sujet de l'accès aux services concurrentiels :

> « L'existence des prix de ligne concurrentiels (PLC) et des autres mesures d'accès aux services concurrentiels constitue une amélioration notable. Comme les expéditeurs ne doivent faire recours à l'établissement d'un PLC qu'en dernier ressort, les dispositions de la Loi à l'égard de l'accès concurrentiel semblent avoir produit les résultats escomptés ».

Un expéditeur sur cinq a affirmé que les dispositions relatives aux prix de ligne concurrentiels ont eu une incidence bénéfique sur son entreprise. Une telle évaluation a été fournie par des expéditeurs de toutes les régions (graphique 3.10).

Les utilisateurs des services ferroviaires ont constaté que la nouvelle législation avait rendu les transporteurs plus concurrentiels, même s'il est vrai qu'un certain nombre d'expéditeurs ont indiqué

GRAPHIQUE 3.10:VENTILATION RÉGIONALE DES EXPÉDITEURS JUGEANT POSITIVE L'INCIDENCE DES PRIX DE LIGNE CONCURRENTIELS



Source : Enquête de l'ONT auprès des expéditeurs.

qu'ils auraient souhaité une concurrence plus vive entre les transporteurs ferroviaires canadiens. Cependant, en 1988, alors qu'il n'y avait qu'un nombre limité de wagons et que la demande pour les services ferroviaires était forte, il était à peu près impossible pour les transporteurs ferroviaires de se livrer une concurrence féroce au moment même où ils cherchaient à conclure des contrats confidentiels avec leurs clients. Une telle situation ne se représentera peut-être pas au cours des années à venir.

Enfin, il est extrêmement difficile de mesurer l'incidence des prix de ligne concurrentiels sur les bilans financiers du CN et du CP, ce dont conviennent les deux sociétés. Plusieurs facteurs entrent en jeu lors des négociations tarifaires; comme c'est à ce moment que les prix de ligne concurrentiels exercent leur plus forte incidence, il devient difficile de différencier la portée de son influence par rapport à celle des autres facteurs.

SERVICE

Qualité

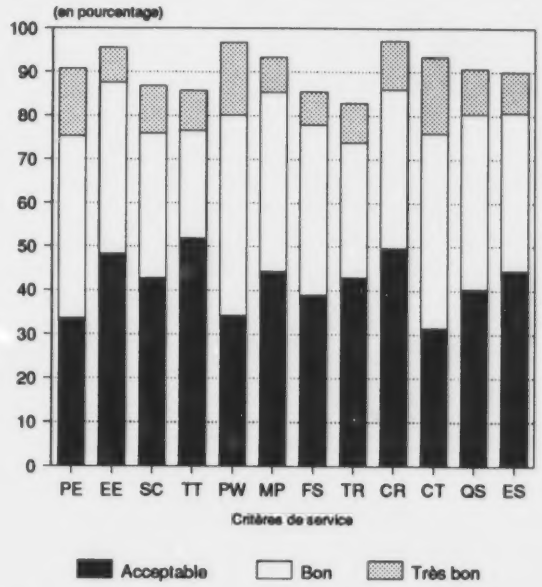
Transport par wagons complets

Plus du quart des expéditeurs ayant participé à l'enquête estiment que la qualité des services ferroviaires s'est améliorée en 1988.

Selon plusieurs critères visant à déterminer la qualité des services ferroviaires en 1988, les expéditeurs ont exprimé dans l'ensemble leur satisfaction à l'égard des services reçus par les sociétés ferroviaires. Huit des critères de service considérés ont été jugés acceptables, bons ou très bons de la part d'au moins 90 p. cent des utilisateurs, et les quatre autres critères ont reçu une réaction positive d'au moins 83 p. cent des répondants (graphique 3.11). Les expéditeurs ont aussi été invités à comparer les services ferroviaires de 1988 à ceux de 1987 : plus du quart ont identifié qu'il y a eu amélioration à ce chapitre alors que 12 p. cent seulement ont parlé de détérioration.

Au plan opérationnel, le CN et le CP ont tous deux réduit la longueur de bon nombre de leurs trains dans le but d'en améliorer la ponctualité.

GRAPHIQUE 3.11:VENTILATION DES RÉACTIONS POSITIVES DES EXPÉDITEURS AU CHAPITRE DES CRITERES DE SERVICE



Légende :
PE Provision d'équipement
EE État de l'équipement
SC Service de connexion
TT Temps de transit
PW Pistage des wagons
MP Manutention des produits
FS Fiabilité du service
TR Traitement des réclamations
CR Couverture-responsabilité
CT Coopération du transporteur
QS Qualité générale du service
ES Efficacité générale du service

Source : Enquête de l'ONT auprès des expéditeurs.

Services intermodaux

La plupart des expéditeurs ont constaté une amélioration des services intermodaux.

Plus de 90 p. cent des expéditeurs ont indiqué que les services intermodaux s'étaient améliorés ou avaient été modifiés entre 1987 et 1988. Les améliorations les plus significatives observées concernent la qualité de l'équipement, la fréquence des services, le temps de transit et la coopération des transporteurs.

La Commission des transports des provinces de l'Atlantique a elle aussi signalé, après consultation auprès des transporteurs et des expéditeurs, une amélioration des services intermodaux dans les provinces de l'Atlantique.

D'autre part, les deux sociétés ferroviaires cherchent à améliorer leurs services intermodaux, le CN ayant décidé d'offrir un service de wagons à deux étages à partir de Vancouver en 1989, et le CP ayant loué 100 wagons articulés de 250 pieds pour ses transports de conteneurs.

Restructuration

Le CN a cessé tout service ferroviaire à Terre-Neuve en 1988, et le CP a créé la Canadian Atlantic Railway pour mieux desservir sa clientèle des Maritimes.

En 1988, le CN et le CP ont apporté d'importantes modifications à leurs organisations et à leurs systèmes de prestation des services. Ainsi, le CN a cessé tout service ferroviaire à Terre-Neuve au mois de septembre et dessert maintenant la province au moyen de services intermodaux. Cette décision a été prise dans le cadre d'une entente fédérale-provinciale en vertu de laquelle une compensation de 800 millions de dollars a été versée afin d'indemniser les employés et d'améliorer le réseau routier ainsi que les ports de Terre-Neuve. Le CN a également présenté une demande d'abandon de tout son réseau de l'Île-du-Prince-Édouard.

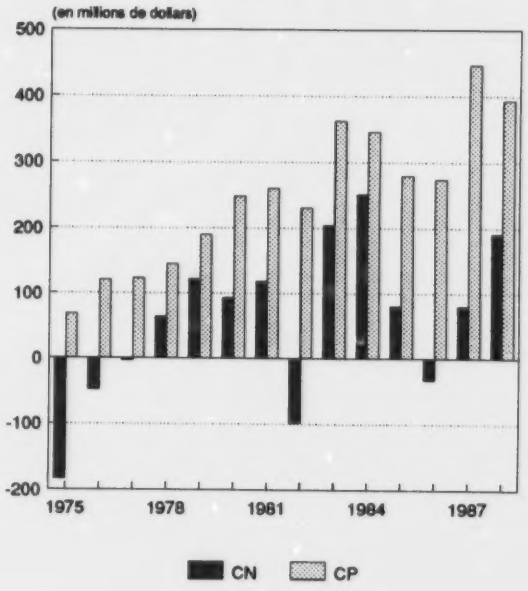
Quant au CP, afin d'offrir de meilleurs services à sa clientèle des Maritimes et d'être plus compétitif avec les firmes de camionnage, il a mis sur pied la société Canadian Atlantic Railway et lui a confié l'exploitation de ses lignes et de ses installations du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et du Maine.

SITUATION FINANCIÈRE DES TRANSPORTEURS

Le CN et le CP ont tous deux affiché de bons résultats financiers en 1988.

Le revenu net du CN a plus que doublé en 1988; celui du CP a également été satisfaisant, mais est resté inférieur au niveau record de 1987 en raison d'une baisse de trafic. Néanmoins, le CP, la plus petite des deux sociétés ferroviaires, a quand même terminé l'année avec un revenu net avant impôts plus élevé que le CN, ce qui a continué la tendance des dernières années (graphique 3.12).

GRAPHIQUE 3.12:REVENU NET DU CN ET DU CP



Données préliminaires pour 1988.
Source : Rapports annuels des sociétés ferroviaires soumis à l'ONT.

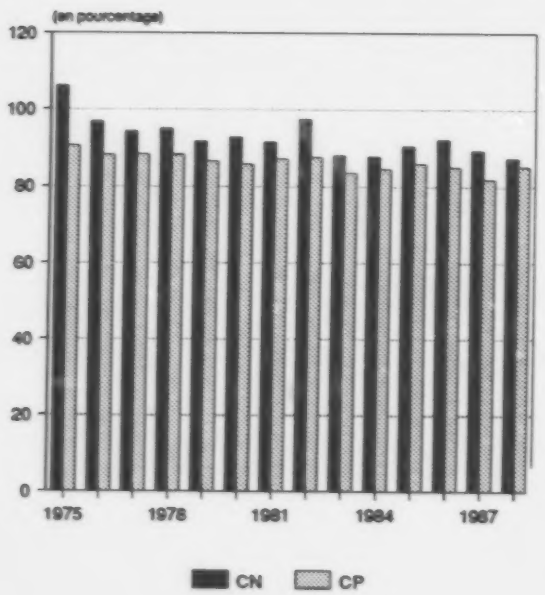
Depuis 1975, le CP a enregistré chaque année un revenu net qui, à l'exception d'une année, a toujours été supérieur à 100 millions de dollars. Par contre, le CN a enregistré cinq fois des pertes au cours de cette même période, son revenu annuel net n'ayant été que cinq fois supérieur à 100 millions de dollars, notamment en 1988.

L'écart dans le revenu net des deux sociétés ferroviaires peut s'expliquer en partie par des différences entre leur structure financière. Le CN assume le fardeau d'une dette beaucoup plus élevée que le CP, ce qui se traduit par des frais d'intérêts également beaucoup plus élevés. Cependant, le CN s'est engagé dans un programme de liquidation de ses actifs non ferroviaires, ce qui l'a déjà amené à vendre ses parts dans les hôtels du CN, dans les Télécommunications CNCP et dans deux sociétés de téléphone. Cela lui a permis de réduire son endettement de 1,5 milliard de dollars et, par conséquent, d'alléger ses frais d'intérêts.

Par ailleurs, l'analyse démontre que le coefficient d'exploitation du CN, soit le coefficient des frais

d'exploitation par rapport aux recettes d'exploitation, a toujours été supérieur à celui du CP (graphique 3.13). Lorsqu'il a été créé en 1923, pour regrouper des sociétés ferroviaires en faillite, le CN a hérité d'un vaste réseau de lignes ferroviaires, dont certaines n'ont jamais généré un important achalandage. Toutefois, en tant que société d'État, le CN était tenu de poursuivre l'exploitation du réseau. Par rapport au CP, le CN a donc plus de lignes et d'employés par unité de production. Par conséquent, les frais d'exploitation du CN excluant toute activité liée aux services de passagers, c'est-à-dire après avoir déduit les versements de VIA Rail, sont plus élevés par unité de production que le CP.

GRAPHIQUE 3.13:COEFFICIENTS D'EXPLOITATION DU CN ET DU CP



Données préliminaires pour 1988.
Source : Rapports annuels des sociétés ferroviaires soumis à l'ONT.

Par rapport à 1987, le coefficient d'exploitation du CN s'est amélioré en 1988. Ce phénomène était attribuable à la réduction des coûts : les frais d'exploitation par tonne-kilomètre ont diminué, accompagné d'un léger déclin des revenus par tonne-kilomètre. Cette diminution des dépenses résulte en partie du transfert à VIA Rail d'activités liées aux services de passagers, les frais d'exploitation excluant toute activité liée aux services de passagers ayant pour leur part baissé également. L'abandon des services ferroviaires de Terre-Neuve devrait aider le CN à améliorer ses résultats d'exploitation, puisque les pertes liées aux opérations ferroviaires de Terre-Neuve avaient été estimées à environ 40 millions de dollars par an.

Le coefficient d'exploitation du CP a été plus élevé en 1988 qu'en 1987 étant donné une légère baisse des revenus par tonne-kilomètre par rapport à l'augmentation des dépenses par tonne-kilomètre. Cette situation résulte en partie du fait que le CP n'a pu réduire ses opérations, et donc ses frais, au même rythme que le déclin de certains de ses trafics majeurs au cours des derniers mois de 1988.

RATIONALISATION DES RÉSEAUX

Abandon de lignes

Le traitement des demandes d'abandon de lignes a subi des retards en 1988. Le CN et le CP ont l'intention de présenter en 1989 des demandes pour l'abandon de 1 300 milles de lignes environ.

La Loi oblige l'Office à faire rapport dans son examen annuel de tous les projets d'abandon de lignes présentés durant l'année écoulée et sur ceux de l'année en cours. Un bref aperçu de ces projets est présenté dans cette section et des chiffres plus détaillés figurent en annexe (A à E).

En 1988, les sociétés ferroviaires ont présenté en tout 25 préavis d'abandon de ligne, qui se sont soldés par 19 demandes réelles d'abandon. En tout, l'Office a été saisi de 73 demandes d'abandon durant l'année, chiffre qui comprend les nouvelles demandes, des demandes au sujet desquelles l'ancienne Commission canadienne des transports n'avait pas statué ainsi que des demandes de réexamen de décisions prises à l'origine par la Commission et interdisant l'abandon. Quarante-sept demandes provenaient du CN, 23 du CP, une du CN et du CP conjointement, et deux de CSX Transportation.

En raison des délais établis par la *LNT*, 43 demandes devaient être réglées durant l'année. Quant aux autres demandes, certaines d'entre elles ont été déposées après le mois de juin, ce qui

reportait le délai de décision en 1989, tandis que les demandes de réexamen n'appelaient pas de décision avant 1989 ou plus tard. L'Office a rendu des décisions sur 20 des 43 demandes. Certains des 23 dossiers en attente concernent des demandes de réexamen qui ont été reportées à 1989 de façon à permettre des regroupements géographiques de lignes. L'Office estime que la plupart des retards seront réglés d'ici au milieu de 1989.

Finalement, l'Office a demandé à 15 sociétés ferroviaires leurs projets d'abandon de lignes en 1989. Le CN et le CP ont été les seuls à soumettre de tels projets, les autres sociétés indiquant qu'elles ne présenteraient aucune demande de cette nature en 1989. Le CN a l'intention de soumettre, en 1989, 36 demandes concernant 574 milles de lignes ferroviaires et le CP, 29 demandes concernant 732 milles de lignes ferroviaires.

Demande ministérielle

« Un réseau ferroviaire essentiel est une cible mouvante ... »

Le 17 octobre 1988, M. Benoît Bouchard, ministre des Transports, demandait à l'Office d'effectuer, dans le cadre de son examen de 1988 du réseau de transport et, conformément à l'article 267 de la *LNT*, un examen des critères pouvant être utilisés dans l'identification des réseaux ferroviaires jugés essentiels au développement économique de n'importe quelle région donnée au Canada. Afin de répondre à cette demande, l'Office a consulté les provinces, les expéditeurs, les transporteurs et les autres parties intéressées. Voici le résumé de ces consultations.

En général, les intervenants sont d'avis que le réseau ferroviaire canadien comprend des lignes dont l'utilisation ne peut justifier le maintien d'opérations ferroviaires et que l'abandon de lignes non essentielles est nécessaire pour assurer un réseau ferroviaire viable. Un réseau ferroviaire essentiel serait celui qui permettrait le transport, de façon rentable et concurrentielle, du trafic actuel et futur. Les critères suggérés afin d'identifier les lignes particulières à ce réseau correspondaient essentiellement à ceux inclus dans les dispositions de la *LNT*.

Par contre, des différences marquées d'opinion ont été constatées en ce qui a trait au remaniement éventuel de la *LNT*. Les intervenants qui utilisent quotidiennement le réseau ferroviaire, c'est-à-dire les expéditeurs et les transporteurs, sont fermement convaincus qu'il serait inutile et peu judicieux d'amender à ce stage la législation sur cette question. Cependant, certaines opinions provinciales émises ne peuvent être complètement prises en considération sans une refonte des dispositions de la Loi relatives à l'abandon de lignes.

Plus précisément, le Nouveau-Brunswick et le Québec estiment que la viabilité économique des lignes devrait être un critère secondaire pour déterminer si elles sont essentielles, ce qui reviendrait à renverser l'ordre de prise en considération des facteurs actuellement établi dans la Loi. Le Nouveau-Brunswick estime notamment qu'il faudrait tenir compte de l'état du réseau routier chaque fois qu'une demande d'abandon de ligne est présentée, et qu'aucun abandon ne devrait être autorisé en l'absence de crédits d'amélioration du réseau routier.

Des intervenants ont signalé que les consultations menées à la suite de la demande du Ministre ne peuvent en aucun cas se comparer à celles tenues lors de l'élaboration de la *LNT* et être considérées aussi exhaustives. Il a été ajouté qu'advenant des modifications à des dispositions fondamentales de la Loi, cela risque d'avoir des répercussions au-delà de la question directement touchée par les modifications et, ainsi, nuire à l'équilibre global de la nouvelle loi. Au demeurant, il a été souligné que toute modification à la Loi devrait être précédée de consultations allant de pair avec les modifications proposées.

Les différents intervenants ont soulevé la nécessité d'élaborer une politique sur le partage des coûts d'infrastructure par les différents niveaux de gouvernement, peu importe le mode de transport considéré. Voici les positions des intervenants.

- **Critères suggérés**

Les lignes ferroviaires répondant aux caractéristiques suivantes pourraient être considérées comme faisant partie d'un réseau essentiel :

— lignes desservant des expéditeurs dont les besoins ne peuvent être comblés de façon

pratique ou économique par d'autres transporteurs ou d'autres modes de transport;

— lignes desservant des régions forestières ou minières ayant un potentiel de mise en valeur *clairement identifié* et qui sont totalement tributaires de l'existence d'un service ferroviaire;

— lignes desservant les ports nationaux;

— lignes répondant à des besoins de développement industriel *clairement identifiés*, par exemple pour lesquels des entreprises tributaires du rail ont pris de récents engagements financiers entraînant des coûts irrécupérables;

— lignes nécessaires pour garantir une concurrence efficace en matière de transport;

— lignes des provinces de l'Atlantique nécessaires pour maintenir une base d'établissement des taux de fret à Terre-Neuve.

- **Procédures suggérées**

— L'Office devrait exercer plus vigoureusement ses pouvoirs discrétionnaires pour envisager des regroupements de lignes et formuler des recommandations sur l'utilisation future des lignes dont l'abandon est proposé.

— L'Office devrait faire des efforts plus soutenus pour diffuser de l'information sur le processus d'abandon et pour examiner les options disponibles avec les parties touchées par les demandes.

— Les transporteurs ferroviaires et les expéditeurs ont insisté sur le fait qu'il ne faut apporter aux critères aucune modification risquant de changer les délais actuellement établis par la *LNT* pour le processus décisionnel de l'Office, et que la rationalisation accélérée du réseau ferroviaire est essentielle à l'allègement des coûts de son service ferroviaire.

- **Politiques suggérées**

— Tous les intervenants consultés ont cherché à savoir quand et comment des crédits seront consentis pour mettre en œuvre les dispositions de la LNT destinées à venir en aide aux groupes directement touchés et quels en seront les montants. L'octroi de ces crédits de transition a été qualifié d'urgent et de vital.

— Comme le réseau ferroviaire est sous compétence fédérale et le réseau routier, sous compétence provinciale, il est nécessaire d'élaborer une politique des transports intégrée afin d'éviter toute contradiction entre les décisions respectives des deux niveaux de gouvernement. En règle générale, les décisions relatives aux réseaux ferroviaire et routier sont prises par des entités différentes, ce qui ne favorise pas toujours la meilleure utilisation possible de ressources limitées, et entraînent parfois des coûts globaux plus élevés que nécessaire. Les sociétés ferroviaires ont affirmé que les politiques gouvernementales actuelles contreviennent aux lois du marché et provoquent artificiellement des transferts de trafic du rail vers la route.

— Afin de favoriser la mise sur pied de sociétés ferroviaires d'intérêt local comme solution de rechange à l'abandon de certaines lignes, il faudrait envisager des mesures additionnelles telles que des crédits publics de premier établissement et des subventions d'exploitation, des modifications à la législation du travail de même que le développement, au Canada, de compétences appropriées de gestion pour de telles opérations.

— Les provinces de l'Ouest ont demandé que des politiques comparables d'aide et de rationalisation soient élaborées lorsque les lignes protégées en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* ne le seront plus.

Les conclusions suivantes ressortent de la consultation de l'Office :

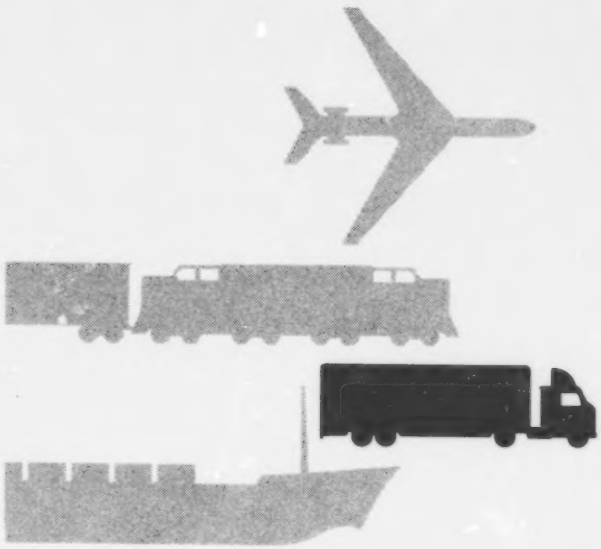
Les parties les plus directement touchées (expéditeurs et transporteurs) s'opposent à tout changement à la Loi modifiant les dispositions relatives à l'abandon de lignes.

Certaines provinces ont soutenu qu'il conviendrait d'élaborer une nouvelle politique fédérale-provinciale liée au réseau routier.

Toutes les parties ont souligné l'importance d'octroyer des crédits de transition, au titre de l'article 175 de la Loi, pour venir en aide à ceux touchés par les abandons de lignes.

Les intervenants ont convenu qu'il est peu probable que des sociétés ferroviaires locales soient mises sur pied sans l'aide du gouvernement fédéral et des grandes sociétés ferroviaires.

Les critères proposés pour identifier les lignes devant faire partie d'un réseau ferroviaire essentiel concordent dans l'ensemble avec ceux établis par les dispositions de la *LNT*.



LES SERVICES DE CAMIONNAGE

FAITS SAILLANTS DE 1988

Mise en application de la législation

La nouvelle législation a fait l'objet d'interprétations très variées de la part des organismes provinciaux de réglementation.

Structure

Les transporteurs ont poursuivi leur politique de rationalisation et de consolidation axées sur le long terme visant à relever les défis et à exploiter les débouchés d'un marché en pleine transformation.

La tendance vers les consolidations et les faillites n'a presque pas changé en 1988. Il y a eu cependant une faillite majeure, celle de Transport Route Canada, ainsi qu'une prise de contrôle importante, celle de CF Kingsway par Federal Industries.

Concurrence

Les expéditeurs et les transporteurs ont noté une concurrence accrue sur les marchés des services de camionnage de charges complètes et de lots brisés. Cet accroissement de concurrence a été observé sur tous les marchés intérieurs et transfrontaliers.

Incidence de la législation

La grande majorité des expéditeurs ont soutenu que la nouvelle législation avait eu des retombées positives ou que la réforme était trop récente pour juger de son impact.

Pour les transporteurs, l'incidence à long terme de la législation sera plus apparente lorsque toutes les dispositions du *Code national de sécurité* entreront en vigueur. Au terme de cette première année de

réforme, un tiers des transporteurs ont jugé que son incidence avait été positive, mais la majorité l'ont jugé moins favorablement, essentiellement à cause des différences d'interprétation de la législation et d'application des procédures d'une province à l'autre.

Tarifs

Les expéditeurs et les transporteurs ont signalé que les tarifs des services de camionnage de charges complètes avaient baissé, tandis que ceux des services de camionnage de lots brisés étaient demeurés plus stables tout en étant accompagnés à l'occasion de ristournes.

Situation financière des transporteurs

Les chiffres disponibles démontrent que la situation financière des transporteurs a été touchée en cette période de transition.

RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION

Durant la première année de réforme de la réglementation, la nouvelle législation a fait l'objet d'interprétations très variées de la part des organismes provinciaux de réglementation.

Le 1er janvier 1988 marquait l'instauration d'une nouvelle structure nationale de réglementation des services extra-provinciaux de camionnage, c'est-à-dire des camionneurs opérant au-delà des limites d'une province ou d'un territoire, par exemple entre deux provinces ou entre le Canada et les États-Unis. Établie par la *Loi de 1987 sur les transports routiers (LTR)*, cette nouvelle structure de réglementation est consécutive à un protocole d'entente signé en 1985 entre les gouvernements fédéral et provinciaux. Ses objectifs fondamentaux relativement aux services extra-provinciaux de camionnage sont les suivants :

- assouplir les règlements relatifs à l'entrée sur le marché et abolir tout contrôle tarifaire;
- favoriser, sous délégation fédérale, une réglementation nationale uniforme de l'entrée sur le marché par les provinces;
- réglementer de manière plus efficace la sécurité des services relevant des pouvoirs fédéraux.

La mise en œuvre de la nouvelle réglementation relative à l'entrée sur le marché comprend deux étapes :

- Depuis le 1er janvier 1988, le critère de « commodité et nécessité publiques » a été remplacé par un critère « d'aptitude » et un critère d'intérêt public « à fardeau renversé » selon lequel l'opposant à l'octroi d'un permis d'exploitation doit assumer le fardeau de la preuve;
- Le 1er janvier 1993, le critère d'intérêt public disparaîtra, ce qui signifie que le seul critère de délivrance d'un permis d'exploitation à une entreprise de services extra-provinciaux de camionnage sera celui de « l'aptitude ». Dès lors, les permis existants ne seront plus assujettis à aucune contrainte relative aux parcours autorisés ou aux marchandises pouvant être transportées. L'abolition de la clause du « fardeau renversé » est conditionnelle à un examen de la situation par le ministre des Transports pour déterminer s'il y aurait lieu de prolonger la période transitoire.

À l'automne de 1987, la plupart des provinces sont parvenues à une entente générale sur l'adoption de lignes directrices communes pour l'application de normes d'accès au marché. En septembre 1988, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a réaffirmé la nécessité de se fixer l'objectif d'uniformiser les procédures d'une juridiction à l'autre pour le traitement des demandes de permis. Il s'ensuivit des lignes directrices émises par le ministre fédéral des Transports au sujet du critère « d'intérêt public ». Toutefois, la première année de la période de transition a été marquée par d'importantes différences d'interprétation de la nouvelle législation par les organismes provinciaux. Par exemple, alors que le Québec et l'Alberta appliquaient une politique assez globale et libérale, le Nouveau-Brunswick et le Manitoba s'en tenaient à une approche plus discrétionnaire.

Dans certaines provinces, les transporteurs en ont appelé devant les tribunaux de l'interprétation de la *LTR* par les organismes chargés de la délivrance des permis. Un différend légal au sujet de l'organisme habilité à émettre des permis en

Ontario, opposant le ministère provincial des Transports à la Commission des transports routiers de l'Ontario, a causé des retards importants dans le traitement des dossiers de demandes de permis.

Les transporteurs consultés dans le cadre de cet examen ont affirmé que les différences de procédures administratives d'une province à l'autre, pour le traitement des demandes de permis, ont fait du processus de demande un exercice coûteux, laborieux et incohérent.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

Les changements structurels observés en 1988 ont confirmé les tendances des dernières années.

Certaines des tendances fondamentales et des changements structurels constatés durant la première année de transition constituent le prolongement d'une évolution qui avait commencé avant l'adoption de la réforme réglementaire.

En 1986 et 1987, les fusions, les expansions, les acquisitions et les mesures de rationalisation des opérations se sont multipliées à mesure que se précisaient l'échéancier et les paramètres de la nouvelle législation. Les transporteurs déjà établis demandèrent des droits d'exploitation plus étendus pour être certains d'avoir en 1988 la structure de fonctionnement souhaitée.

Entrée et rationalisation

En 1988, l'industrie a été marquée par des expansions, des consolidations et l'arrivée de nouveaux exploitants.

Même si les transporteurs avaient déjà pris des mesures pour consolider leurs positions respectives avant la réforme de la réglementation, l'assouplissement des critères d'entrée sur le marché a entraîné l'arrivée de nouveaux exploitants. Cela a notamment été le cas dans le secteur des services de camionnage de charges complètes, où le seuil d'investissement minimum initial est relativement peu élevé, sauf pour certaines activités spécialisées, comme le transport de vrac liquide. Ce nombre accru de nouveaux exploitants est confirmé par le nombre de nouvelles demandes approuvées par les autorités provinciales, ainsi que par la hausse du « niveau de service disponible » signalée par les expéditeurs.

Quant au marché des services de lots brisés, qui exige des investissements initiaux plus substantiels et dont les frais fixes généraux sont plus élevés du fait des infrastructures terminales, il ne semble pas y avoir eu un nombre appréciable de nouveaux arrivants. Par contre, l'expansion des opérations de firmes existantes ou de celles nouvellement consolidées a également permis de raviver la concurrence dans ce secteur. Malgré des mesures de rationalisation et de consolidation des parcours entraînant l'abandon de certains marchés par certains transporteurs, cela n'a pas eu pour effet de réduire les services offerts. L'accroissement intra et inter-régional du champ d'activité des transporteurs a relevé le « niveau de service disponible » pour les expéditeurs.

Les consolidations n'ont pas été restreintes au marché des services de lots brisés, auquel cas l'objectif fondamental d'une telle action est la recherche d'économies d'échelle et la desserte de marchés plus étendus. Elles ont aussi été observées dans le secteur des services de camionnage de charges complètes, où elles permettent de mieux équilibrer les flux de trafic. Les consolidations et les changements apportés aux itinéraires des firmes ont réduit l'incidence du recours aux services nécessitant entre les régions plus d'un transporteur pour se rendre d'un point de départ à un point d'arrivée. De nouveaux arrangements ont permis aux transporteurs locaux de tirer profit des besoins en correspondance des transporteurs cherchant à étendre leurs services dans de nouvelles régions.

Changements structurels

L'arrivée de nouveaux exploitants et l'élargissement des droits d'exploitation des transporteurs établis sont en train de modifier la desserte du trafic.

Les stratégies et les arrangements commerciaux des nouveaux transporteurs ont modifié la relation entre les deux types de service de l'industrie du camionnage, c'est-à-dire de charges complètes et de lots brisés. Ce sont les transporteurs fournissant ces deux types de service qui ont été

les plus touchés. La concurrence dans le secteur des services de camionnage de charges complètes et les initiatives prises par les expéditeurs pour consolider leurs expéditions ont amené du trafic de lots brisés vers les services de camionnage de charges complètes. De plus, les transporteurs de charges de lots brisés, qui se fiaient sur du trafic de charges complètes pour leurs voyages de retour, font face à une plus grande concurrence de la part des transporteurs de charges complètes. Par contre, le trafic de base pour les transporteurs de charges complètes est érodé par la concurrence exercée par les nouveaux arrivants locaux, ainsi que par les besoins de charges de retour des transporteurs régionaux et internationaux souhaitant étendre la portée de leurs services.

Comme aux États-Unis, le besoin pour les transporteurs de marchandises générales d'augmenter leur efficacité sur les marchés intérieurs et transfrontaliers va probablement entraîner une plus grande spécialisation dans les services de camionnage de charges complètes et de lots brisés. Ceci pourrait modifier la structure traditionnelle des expéditions de lots brisés vers l'est et vers l'ouest à partir des provinces centrales en permettant des charges complètes de produits sur les voyages de retour. Selon des estimations, environ deux tiers du trafic en provenance des provinces centrales est constitué de charges de lots brisés et 80 p. cent du trafic vers les provinces centrales, de charges complètes.

Voituriers-remorqueurs

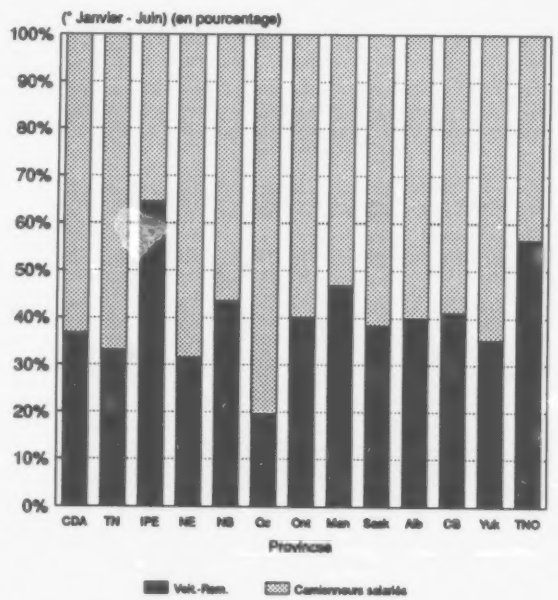
La tendance vers une plus grande utilisation des voituriers-remorqueurs s'est maintenue en 1988.

Le processus de rationalisation et d'expansion des marchés, engagé même avant la réforme de la législation, a coïncidé avec le recours de plus en plus fréquent aux services de voituriers-remorqueurs. Mesurée selon le pourcentage des dépenses totales d'exploitation des transporteurs, l'importance relative des voituriers-remorqueurs au début de 1988 avait augmenté de 40 p. cent par rapport à 1980.

Pendant la première moitié de 1988, environ 38 p. cent des distances totales parcourues dans cette industrie l'avaient été par des voituriers-remorqueurs et le reste par des camionneurs salariés. Le degré d'utilisation des services des voituriers-remorqueurs varie selon la province domiciliaire du transporteur (graphique 4.1). Ainsi, l'importance des voituriers-remorqueurs travaillant pour des transporteurs établis au Manitoba et dans les provinces de l'Atlantique est plus élevé que la moyenne nationale; par contre, pour les transporteurs résidant au Québec, leur importance équivaut à environ la moitié de la moyenne nationale.

De même, près de 40 p. cent des tracteurs exploités par les transporteurs ayant participé à l'enquête appartiennent à des voituriers-remorqueurs ou sont loués par eux. Devant faire preuve de souplesse devant l'expansion et la restructuration du marché, des transporteurs de presque toutes les provinces ont déjà fait état de cette tendance vers une utilisation de plus en plus fréquente de voituriers-remorqueurs.

GRAPHIQUE 4.1: VENTILATION DES DISTANCES PARCOURUES PAR LES CAMIONNEURS SALARIÉS ET LES VOITURIERS-REMORQUEURS EN 1988*



Voit.-Rem.: voituriers-remorqueurs
Source: Statistique Canada.

Dans un même temps, l'assouplissement des critères d'entrée a permis aux petits exploitants, y compris les voituriers-remorqueurs, d'accéder plus facilement au secteur des services de transport pour charges complètes de marchandises générales et de marchandises nommées ou pour des expéditeurs.

Sortie du marché

Le nombre de consolidations et de faillites dans l'industrie du camionnage est demeuré plutôt stable.

En 1988, l'incidence des consolidations et des faillites sur la participation des transporteurs sur le marché semblait conforme aux tendances observées ces dernières années.

Les transporteurs ont fait état d'une activité soutenue de fusions et d'acquisitions de firmes dans l'industrie du camionnage dans toutes les régions, le cas le plus notable ayant été l'acquisition de CF Kingsway Inc., de Toronto, par Federal Industries, de Winnipeg, qui contrôlait déjà Motorways Inc.

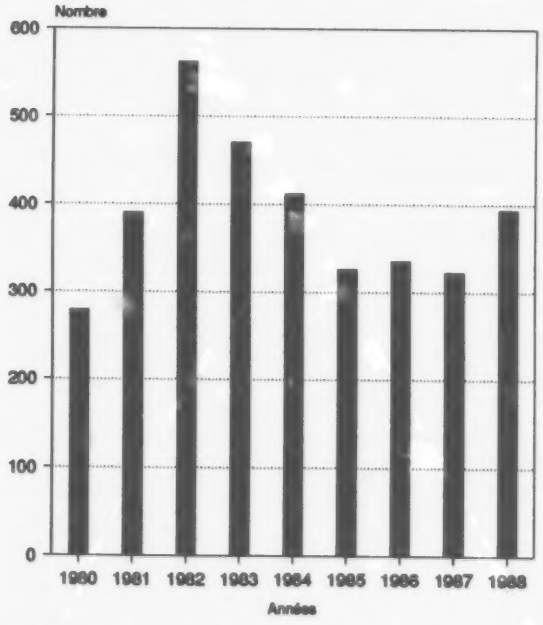
Sur la question de faillite, les transporteurs ont préféré parler de facteurs endémiques pouvant rendre une firme vulnérable plutôt que d'une taille particulière de firmes de services de camionnage plus susceptible à la faillite ou à une prise de contrôle. Ainsi, une gestion déficiente des coûts d'exploitation et une faible stratégie de tarification sont considérées comme les causes premières de faillite dans l'industrie du camionnage.

Le nombre de cas de faillite signalés en 1988 se situe à 394 dans l'industrie du camionnage, soit un nombre légèrement supérieur à celui observé au cours des trois dernières années, mais inférieur à ceux enregistrés durant les années de récession de 1982 à 1984 (graphique 4.2).

Dans le secteur du camionnage, ce sont les petites firmes exploitant des services de transport locaux, soit de transport de biens, des déménagements ou de transport de bétail, qui ont connu le plus grand nombre de faillites en 1988. Cependant, il existe une exception notable, en l'occurrence Transport Route Canada, qui a soumis une proposition de faillite au cours de l'année sans pour autant être considérée officiellement en faillite.

Quatre-vingt-dix pour cent des sociétés de camionnage ayant fait faillite avaient un passif inférieur à 200 000 $ et près de 70 p. cent, un passif inférieur à 100 000 $. Seulement cinq faillites concernaient des entreprises ayant un passif de plus d'un demi- million de dollars, soit deux en Ontario, deux en Alberta et une en Colombie-Britannique.

GRAPHIQUE 4.2: NOMBRE DE FAILLITES DANS L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE DE 1980 A 1988



Source: Consommation et corporations Canada.

CONCURRENCE

Opinion des expéditeurs

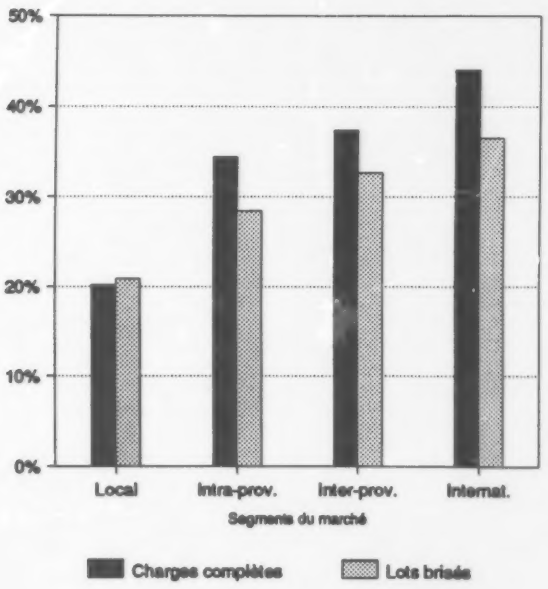
Les expéditeurs ont noté un accroissement dans le nombre de transporteurs se livrant concurrence pour leur trafic.

La majorité des expéditeurs ont fait état d'une augmentation dans le nombre de firmes de camionnage se livrant concurrence pour leur trafic.

Sur les marchés desservis par des transporteurs extra-provinciaux, c'est-à-dire tous sauf les marchés locaux, le pourcentage d'expéditeurs ayant noté une augmentation du niveau de concurrence est deux fois plus élevé que sur les marchés locaux. La proportion la plus forte parmi ceux qui ont exprimé cet avis a été observée dans le secteur des services internationaux, suivi de ceux des services interprovinciaux et intraprovinciaux (graphique 4.3).

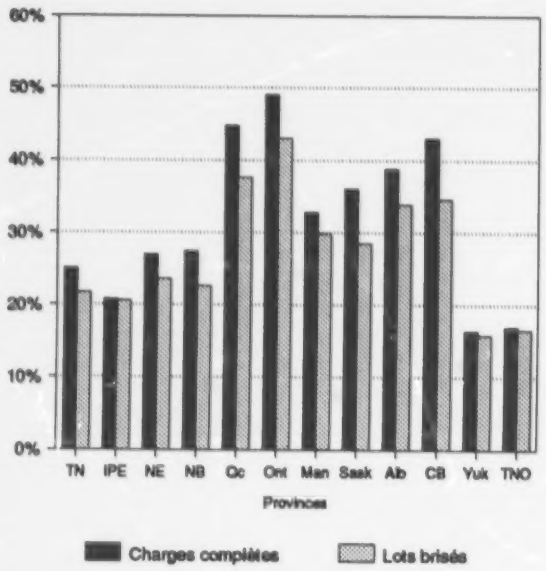
Sur la scène régionale, l'augmentation de la concurrence a été plus importante dans les provinces centrales, où près de la moitié des expéditeurs ont signalé une plus forte concurrence dans le secteur des services de camionnage de charges complètes, suivi des expéditeurs des provinces de l'Ouest et de l'Atlantique de même que des Territoires. Dans toutes ces régions, l'intensification de la concurrence constatée par les expéditeurs est généralement plus forte dans les services de camionnage de charges complètes que de lots brisés (graphique 4.4).

GRAPHIQUE 4.3: DEGRÉ DE CONCURRENCE DANS LE CAMIONNAGE-POURCENTAGE D'EXPÉDITEURS AYANT CONSTATÉ UNE AUGMENTATION



Source: Enquête de l'ONT auprès des expéditeurs.

GRAPHIQUE 4.4: DEGRÉ DE CONCURRENCE DANS LE CAMIONNAGE- POURCENTAGE D'EXPÉDITEURS AYANT CONSTATÉ UNE AUGMENTATION



Note : Services de camionnage locaux exclus
Source : Enquête de l'ONT auprès des expéditeurs.

Environ un tiers des expéditeurs ayant participé à l'enquête ont signalé une augmentation de leur utilisation des services de camionnage. De plus, lorsqu'il a été possible d'identifier du trafic transféré entre le camionnage et d'autres modes de transport, une utilisation accrue marginale des services de transport par camion a été rapportée.

Opinion des transporteurs

Les transporteurs ont signalé l'arrivée de nouveaux exploitants sur le marché des charges complètes et une percée des transporteurs régionaux sur le marché des lots brisés du fait de l'expansion des services offerts et des marchés desservis.

Les transporteurs ont confirmé l'observation faite par les expéditeurs au sujet de l'évolution de la concurrence. Sur le marché des charges complètes, cette situation résulte de l'arrivée de nouveaux exploitants, tandis que pour le secteur du transport de lots brisés, elle peut être attribuée

à la percée de transporteurs régionaux établis résultant de leur expansion des services offerts et des marchés desservis.

Malgré ces différences structurelles quant à l'origine de la concurrence, les transporteurs ont observé un niveau important de capacité excédentaire pour le transport de fret général de charges complètes et de lots brisés. À leur avis, l'offre fréquente de ristournes et l'absorption rapide des activités de Transport Route Canada confirment clairement ce fait.

Environ la moitié des transporteurs interviewés ont mentionné une augmentation de leur volume transporté. Dans la plupart des cas, le tonnage additionnel est imputable à l'expansion de leur marché ou à la prise de possession d'une part du marché d'un concurrent. Un petit nombre de transporteurs ont fait état d'une perte de trafic au profit du chemin de fer mais, dans la plupart des cas, il s'agissait de quantités relativement minimes par rapport à leur volume total. Certains transporteurs ont signalé que les sociétés ferroviaires ont parfois proposé des tarifs très compétitifs sur certains marchés fort achalandés de longue distance.

Environ un transporteur sur cinq a indiqué qu'il avait dû faire face à un niveau de concurrence accru de la part de transporteurs américains sur les marchés intérieurs et ce, autant dans le secteur des charges complètes que dans celui des lots brisés. Les transporteurs ayant rapporté une telle situation étaient surtout établis au Québec, en Ontario et au Manitoba.

Malgré cette présence accrue des transporteurs américains sur les marchés intérieurs, ces derniers n'ont pas connu une déstabilisation générale des services. Les transporteurs ayant acquis des droits d'exploitation plus étendus sont parvenus à rehausser leur propre position concurrentielle en reliant, de façon triangulaire, leurs services à partir des provinces centrales vers l'est ou vers l'ouest avec des services sur les marchés transfrontaliers.

Camionnage transfrontalier

Les firmes canadiennes de camionnage ont dû faire face à une concurrence plus vive de la part des transporteurs américains. Un certain nombre de transporteurs canadiens ont transféré au moins une partie de leurs activités aux États-Unis pour être plus compétitifs sur le marché transfrontalier.

Les enjeux des services transfrontaliers sont la compétitivité relative des transporteurs canadiens et les risques de pénétration accrue des transporteurs américains sur les marchés canadiens.

Quand la réforme de la législation est entrée en vigueur au Canada, en janvier 1988, plusieurs grands transporteurs américains exploitaient déjà des services de transport par camion au Canada, soit par le truchement de filiales déjà établies au pays ou par l'acquisition de transporteurs existants.

Près des deux tiers des transporteurs fournissant des services de transport transfrontaliers par camion ont déclaré qu'ils ont dû faire face à une concurrence plus vive de la part des transporteurs américains sur le marché transfrontalier. À leur avis, ce phénomène s'est surtout manifesté dans le secteur du fret général de charges complètes et de lots brisés, mais aussi dans d'autres secteurs plus spécialisés tels que le vrac liquide. Cependant, sur certains marchés, les transporteurs ont affirmé que la part de marché qu'ils ont perdue à cause de la concurrence de transporteurs américains a pu être compensée par une plus grande pénétration du marché. Par ailleurs, tous les marchés n'ont pas été touchés de la même manière; sur ceux de moindre densité (provinces de l'Atlantique et de l'Ouest), les transporteurs américains se sont surtout efforcés de préserver les arrangements conclus avec les firmes canadiennes permettant l'expédition par liaison inter-transporteurs.

Le secteur des services de camionnage de charges complètes a été caractérisé par une concurrence tarifaire générale venant des nouvelles firmes, soit canadiennes ou américaines. Les nouvelles firmes américaines sont généralement des transporteurs régionaux établis dans les États frontaliers et plus petits que les transporteurs américains œuvrant déjà au Canada.

Sur le marché des lots brisés, les tarifs sont généralement restés plus stables que sur le marché des charges complètes, bien que des ristournes aient parfois été offertes sur certains itinéraires pour s'accaparer ou conserver une part de marché. Cette mesure visait à contrer l'expansion de transporteurs, aussi bien américains que canadiens, et la concurrence exercée par le secteur des charges complètes pour des lots groupés.

Quant au marché du transport de lots brisés par camion, les transporteurs ont mentionné que les vastes réseaux de terminaux des transporteurs américains leur donnent plus de latitude pour offrir un service ne nécessitant qu'un seul transporteur à l'intérieur d'un vaste territoire commercial. Étant concentré essentiellement dans le sud de l'Ontario et du Québec, la proximité relative du marché canadien de fret général par rapport à la frontière américaine a permis aux transporteurs américains d'intégrer leurs opérations intérieures et transfrontalières.

Les transporteurs canadiens s'inquiètent des possibilités de concurrence tarifaire soutenue de la part des grands transporteurs américains, surtout par l'offre de ristournes aux gros expéditeurs; ils estiment qu'il conviendrait d'harmoniser les régimes fiscaux des deux pays.

Dans le secteur des charges complètes, où l'efficacité dépend de l'équilibrage des charges à l'aller et au retour, l'importance relative des transporteurs canadiens sur le marché est déterminée par des questions de structure du trafic et de logistique. Les transporteurs canadiens affirment que leurs homologues américains peuvent tirer avantage du trafic intérieur américain pour équilibrer leurs charges dans les deux sens, puisqu'ils peuvent accéder aisément aux principaux marchés canadiens en raison de la proximité de ces derniers de la frontière. Face à cette situation, plusieurs firmes canadiennes de transport par camion ont utilisé plus fréquemment les services d'exploitants établis aux États-Unis ou ont mis sur pied leurs propres services dans ce pays pour desservir le marché transfrontalier.

Services privés de camionnage

Bien que les camionneurs pour compte d'autrui aient fait face à une concurrence plus vive de la part des camionneurs privés en 1988, leurs avis sont partagés quant aux effets à long terme de la réforme.

Au début de 1988, près du tiers des dépenses d'exploitation totales de l'industrie du camionnage provenaient des services offerts par les camionneurs privés. Ces derniers se concentrent principalement au Québec et en Ontario et offrent surtout leurs services au niveau local ou à l'intérieur des limites d'une province donnée.

Près de la moitié des transporteurs consultés ont confirmé la présence accrue des camionneurs privés dans le secteur du transport pour compte d'autrui, et près du tiers ont signalé la perte de certains contrats de transport de marchandises au profit des camionneurs privés. C'est le marché du fret général de charges complètes, surtout dans les provinces centrales et de l'Atlantique, qui a été le plus touché. En outre, les camionneurs pour compte d'autrui ont noté la possibilité d'une plus grande érosion de la situation tarifaire sur les marchés déjà très compétitifs, étant donné les efforts entrepris par les camionneurs privés afin d'obtenir des contrats leur évitant de revenir à vide.

En revanche, un tiers des camionneurs pour compte d'autrui ayant participé à l'enquête ne croient pas que les camionneurs privés seront en mesure de leur opposer une vive concurrence ou d'avoir des effets durables. Comme les services pour compte d'autrui sont plus compétitifs, affirment-ils, les camionneurs privés devront réduire leurs activités, surtout avec l'entrée en vigueur imminente de règlements de sécurité plus rigoureux.

L'enquête réalisée auprès des expéditeurs a cependant révélé qu'environ 18 p. cent de ceux qui possèdent leur propre service de camionnage ont également fait du camionnage inter-entreprises moyennant compensation en 1988. Par ailleurs, près de 30 p. cent des répondants ont mentionné avoir cherché à obtenir de nouveaux droits d'exploitation en 1988 ou qu'ils chercheraient à en obtenir dans les années à venir. Plus d'un expéditeur sur cinq possédant une flotte privée de camions a déclaré avoir augmenté la taille de celle-ci en 1988.

ACTIVITÉS DE CAMIONNAGE

Incidence de la réforme

Beaucoup de transporteurs et d'expéditeurs ont émis l'opinion qu'il était trop tôt pour évaluer l'incidence complète de la réforme.

L'enquête auprès des expéditeurs et les consultations menées auprès des transporteurs laissent croire qu'il y a eu une hausse générale du trafic routier en 1988 par rapport à l'année précédente. Plus de 50 p. cent des transporteurs ont rapporté une augmentation de leur volume transporté tandis que plus de 30 p. cent des expéditeurs ont signalé un accroissement de leur volume d'expéditions.

Pour la plupart des transporteurs, cette croissance a permis de contrecarrer les retombées des ajustements requis par un marché en pleine restructuration à la suite de la réforme. Au sujet de l'incidence des nouveaux critères d'accès au marché du camionnage extra-provincial, la majorité des expéditeurs ont déclaré soit que l'effet avait été positif, soit qu'il était trop tôt pour en juger.

Par ailleurs, dans leur évaluation de la situation, les transporteurs ont apporté une distinction entre le court et le long terme. En effet, plusieurs estiment que les effets réels se manifesteront au moment de l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions relatives à la sécurité.

Dans toutes les provinces, les transporteurs ont soutenu que l'intensification de la concurrence et le manque d'uniformité au chapitre de l'application de la législation avaient eu certains effets sur leurs activités, du moins à court terme. La plupart prévoient une stabilisation de la situation à long terme, c'est-à-dire au bout de trois à cinq ans.

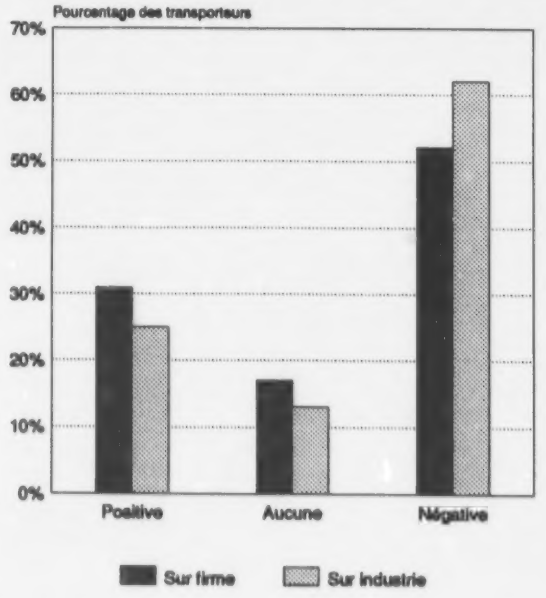
Globalement, environ un tiers des transporteurs consultés estiment que la nouvelle législation a eu des effets positifs sur leurs propres activités, mais la proportion tombe à environ un quart lorsque leur évaluation porte sur l'ensemble de l'industrie (graphique 4.5). Cette différence d'interprétation de l'incidence de la réforme sur les activités du répondant et de l'industrie en général découle des réactions négatives suscitées par l'application incohérente de la législation d'une province à l'autre. Cette réaction demeurait négative même chez les transporteurs qui avaient tiré avantage de la réforme.

Quant aux transporteurs pour lesquels l'impact de la réforme a été perçu de façon positive, ils l'attribuent aux possibilités d'accéder à de nouveaux ou de plus vastes marchés grâce à l'assouplissement des conditions d'entrée, de même qu'aux gains d'efficacité résultant du libre jeu des forces du marché.

Toutefois, la majorité des transporteurs ont exprimé un avis moins favorable sur l'incidence de la réforme en 1988, tant sur leurs activités que sur l'ensemble de l'industrie. En règle générale, ces opinions sont fondées sur le manque d'uniformité des provinces en matière de traitement des demandes de permis, de critères de charges et de dimensions ainsi que d'exécution des dispositions législatives.

Les transporteurs établis ont été particulièrement nombreux à souligner qu'il a été difficile de planifier leurs opérations et de s'adapter aux nouvelles conditions du marché dans le contexte

GRAPHIQUE 4.5: INCIDENCE DE LA RÉFORME SELON LES TRANSPORTEURS



Source: Enquête de l'ONT auprès des expéditeurs.

réglementaire de 1988. Selon eux, les droits d'exploitation détenus avant la réforme ont perdu de la valeur, ce qui leur a causé des difficultés.

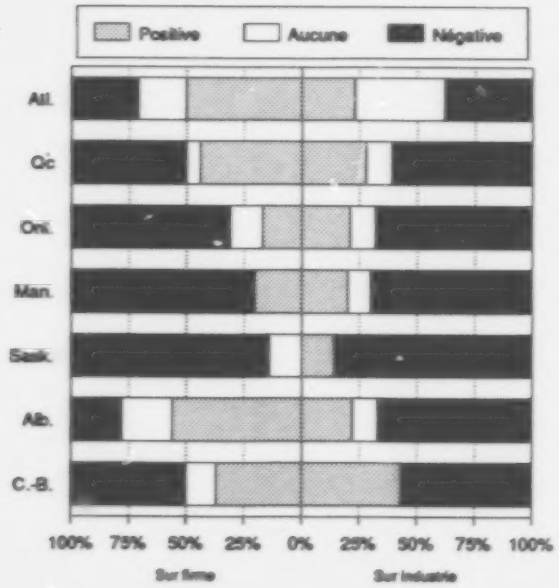
Il y a eu des différences régionales marquées dans l'évaluation par les transporteurs de l'incidence de la réforme sur leurs activités. En proportion, les réactions positives ont été plus nombreuses en Alberta, dans les provinces de l'Atlantique, au Québec et en Colombie-Britannique (graphique 4.6). Ces différences résultent probablement de la situation particulière de chaque province et de leur attitude à l'égard de l'accès au marché avant et après l'entrée en vigueur de la *LTR*.

Habitués depuis plusieurs années à travailler à l'intérieur de leur province dans un contexte déréglementé, les transporteurs de l'Alberta ont été satisfaits des possibilités qui leur étaient offertes d'étendre leurs activités à d'autres territoires. Au Québec, la mise en œuvre rapide des dispositions de la réforme a permis aux transporteurs provinciaux d'élargir et de consolider leurs opérations régionales.

C'est en Saskatchewan, en Ontario et au Manitoba que les transporteurs ont été les plus nombreux à porter un jugement négatif sur la réforme. Ceux de la Saskatchewan ne voyaient pas comment l'intensification de la concurrence, résultant de l'assouplissement des critères d'accès au marché provincial, pouvait leur être favorable puisque les marchés de l'Ontario et du Manitoba n'étaient pas facilement accessibles. Les inquiétudes exprimées par les transporteurs de l'Ontario portaient avant tout sur le statut incertain de la réforme réglementaire provinciale et sur les retards de traitement des dossiers à l'échelle provinciale. Les transporteurs de l'Ontario envisageaient également avec appréhension l'incidence à long terme d'un plus grand nombre de transporteurs américains sur les marchés canadiens.

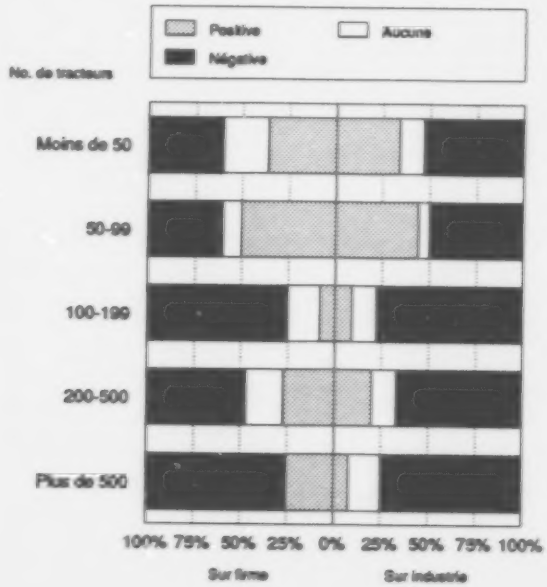
Dans trois des quatre régions identifiées au graphique 4.6 pour lesquelles la majorité des transporteurs ont jugé positive l'incidence de la réforme sur leurs activités, l'évaluation de celle-ci sur l'industrie même a été nettement moins favorable.

GRAPHIQUE 4.6: INCIDENCE DE LA RÉFORME SELON LES TRANSPORTEURS PAR PROVINCE OU RÉGION



Source : Examen de la situation des transporteurs par l'ONT.

GRAPHIQUE 4.7: INCIDENCE DE LA RÉFORME SELON LES TRANSPORTEURS PAR TAILLE D'ENTREPRISE



Source : Examen de la situation des transporteurs par l'ONT.

Ventilées d'après la taille des transporteurs, ce sont les firmes de camionnage de taille moyenne, exploitant de 100 à 199 tracteurs, qui ont été les moins nombreuses à exprimer un avis positif, 10 p. cent seulement disant avoir tiré profit de la réforme en 1988. C'est également ce groupe de transporteurs qui, à la suite d'une concurrence accrue, a été identifié comment étant le plus susceptible de perdre des parts de marché dans les secteurs du camionnage de charges complètes et de lots brisés. En comparaison, la moitié des transporteurs possédant de 50 à 99 tracteurs et un quart des grandes firmes de camionnage, de 200 tracteurs ou plus, ont porté un jugement positif sur la réforme (graphique 4.7).

Tarifs

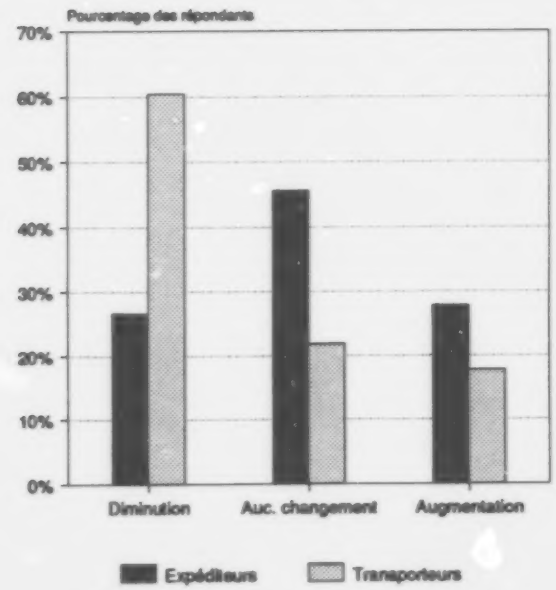
Avant d'examiner les changements tarifaires intervenus durant la première année d'application de la réforme, il convient de souligner que, même si la nouvelle législation a formellement aboli les contrôles tarifaires, les tarifs extra-provinciaux n'étaient auparavant assujettis qu'à un contrôle nominal. En effet, depuis 1985, la seule exigence portait sur le dépôt des tarifs dans certaines provinces. Par comparaison, avant la déréglementation aux États-Unis, les autorités appliquaient à la lettre les mécanismes de contrôle tarifaire.

Camionnage de charges complètes

En 1988, les tarifs du camionnage de charges complètes ont généralement subi des pressions à la baisse.

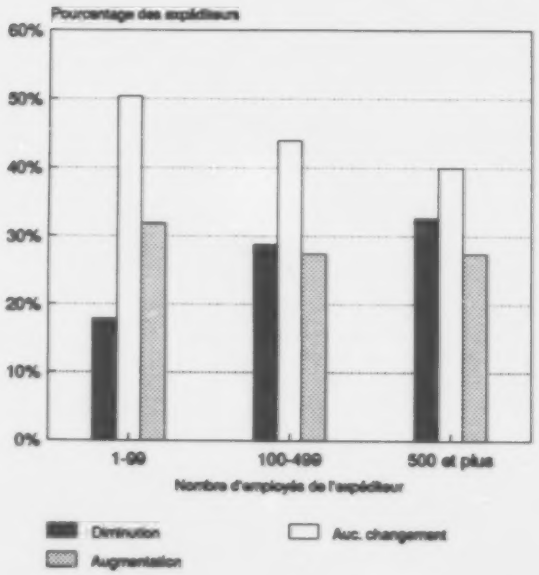
Selon 60 p. cent des entreprises de camionnage extra-provincial, les tarifs ont baissé en 1988. De même, 30 p. cent des expéditeurs ont connu une

GRAPHIQUE 4.8: INCIDENCE DE LA RÉFORME SUR LES TARIFS DU CAMIONNAGE DE CHARGES COMPLETES



Source: Enquêtes de l'ONT auprès des expéditeurs et des transporteurs.

GRAPHIQUE 4.9: INCIDENCE DE LA RÉFORME SUR LES TARIFS DU CAMIONNAGE DE CHARGES COMPLETES SELON LA TAILLE D'ENTREPRISE



Source: Enquête de l'ONT auprès des expéditeurs.

baisse des tarifs dans le transport de charges complètes (graphique 4.8). D'après 45 p. cent des expéditeurs, les tarifs sont restés les mêmes entre 1987 et 1988.

L'enquête menée auprès des expéditeurs a démontré que l'ampleur des augmentations ou des diminutions de tarifs en 1988 n'étaient pas fonction de la taille de l'expéditeur. Toutefois, toute proportion gardée, les gros expéditeurs ont été plus nombreux que les petits à rapporter une baisse de tarifs (graphique 4.9).

Les transporteurs ont soutenu que c'est surtout la vive concurrence provoquée par l'afflux de nouvelles firmes qui a exercé de fortes pressions à la baisse sur les tarifs du camionnage de charges complètes, notamment sur les importants marchés de fret général du Québec et de l'Ontario. Évoquant les avantages compétitifs dont bénéficient les nouveaux venus sur le marché, soit des frais généraux moins élevés par exemple, les transporteurs établis ont dû revoir leurs tarifs et mieux gérer leurs coûts pour conserver leur part du marché. Les secteurs spécialisés du camionnage de charges complètes, comme le vrac ou les transports réfrigérés, ont été moins touchés par la concurrence tarifaire. Dans le secteur du vrac liquide où les facteurs de sécurité sont très importants, malgré l'intensification de la concurrence dans certaines régions, très peu de cas de ristournes ont été rapportés.

Camionnage de lots brisés

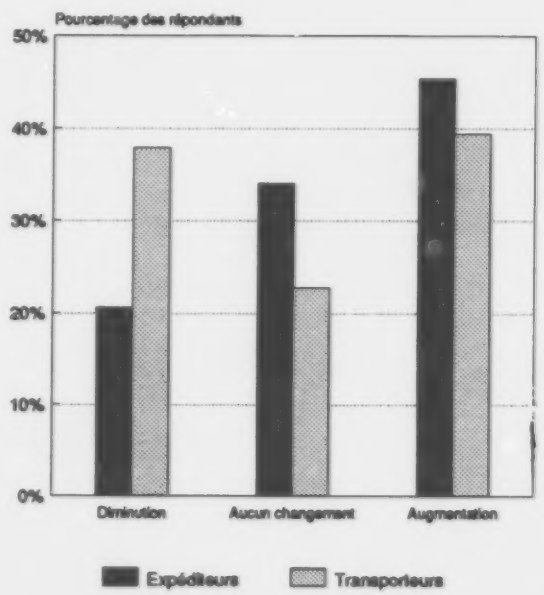
La plupart des expéditeurs ont dû faire face à des tarifs légèrement plus élevés ou semblables.

Dans le secteur du camionnage de lots brisés, les tarifs ont été plus stables, bien que des ristournes aient pu être offertes sur certains marchés. Ainsi, les transporteurs ontariens ont parlé de ristournes substantielles qu'ils ont dû offrir afin de préserver leur part du marché, notamment pour le trafic transfrontalier. La Commission des transports des provinces de l'Atlantique a signalé les fréquentes ristournes consenties pour le camionnage de lots brisés et de charges complètes entre les provinces de l'Atlantique et le nord-est des États-Unis. Une proportion élevée des expéditeurs, soit plus de 75 p. cent, n'ont noté aucun changement ou seulement une faible augmentation dans la tarification. Quant aux gros expéditeurs, ils ont été légèrement plus nombreux à rapporter des baisses de tarif (graphiques 4.10 et 4.11).

Quant aux hausses tarifaires proposées, 50 p. cent des expéditeurs ont signalé qu'ils avaient réussi à les réduire ou à les éliminer, soit en négociant, soit en utilisant les services d'une autre firme de camionnage.

En règle générale, les transporteurs ont constaté que les expéditeurs s'attendaient, du fait de la réforme, à ce que les tarifs baissent en 1988 autant dans le camionnage de charges complètes que de lots brisés. Ils ont rapporté en outre qu'un nombre croissant d'expéditeurs ont mis en place une procédure d'appel d'offres pour trouver le service de camionnage le plus apte à assumer une part importante de leurs expéditions.

GRAPHIQUE 4.10: INCIDENCE DE LA RÉFORME SUR LES TARIFS DU CAMIONNAGE DE LOTS BRISÉS



Source: Enquêtes de l'ONT auprès des expéditeurs et des transporteurs.

Service

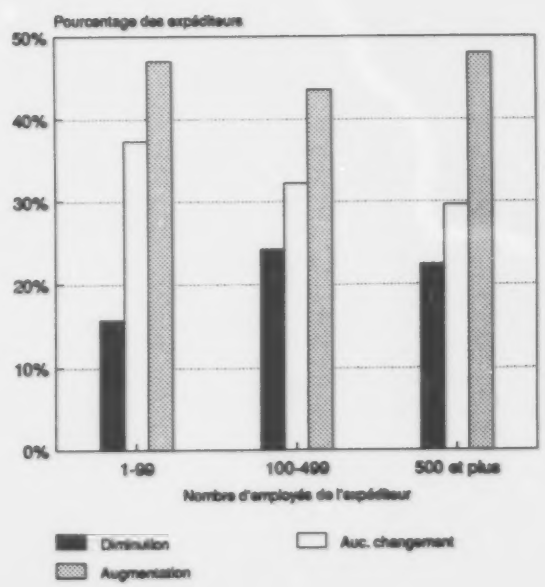
Les expéditeurs ont porté un jugement très positif sur la qualité et l'efficacité globales des services offerts par les transporteurs.

La majorité des expéditeurs ont déclaré que les services fournis par les camionneurs pour compte d'autrui se sont améliorés ou sont restés stables en 1988. Les expéditeurs ont évalué de manière très positive les divers critères de service en l'occurrence, la disponibilité et l'état de l'équipement, la fréquence des services, le temps de transit, le pistage des expéditions, la manutention des produits, le traitement des réclamations, aussi bien pour le camionnage de charges complètes que de lots brisés.

Selon les transporteurs consultés, les principaux facteurs soulevés lors des négociations avec les expéditeurs ont été les prix, le temps de transit, l'équipement, la sécurité et la logistique. Certes, les facteurs tarifaires semblent dominer les relations transporteurs-expéditeurs, mais les autres facteurs occupent une place de plus en plus importante.

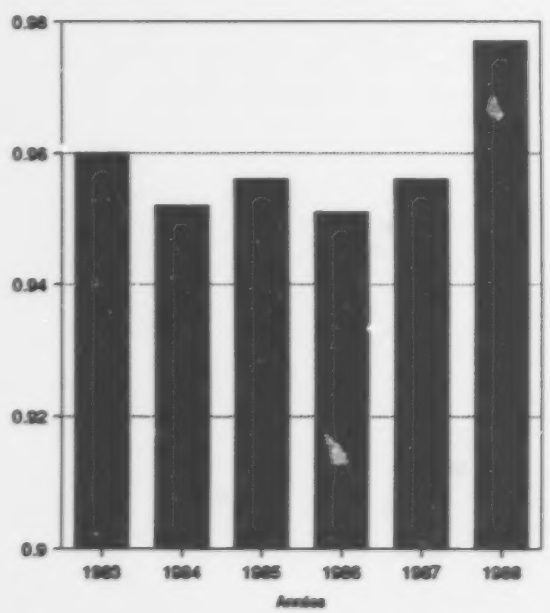
Dans le secteur du vrac, les expéditeurs ont mis surtout l'accent sur la configuration de l'équipement et la sécurité. Dans le secteur du fret général de charges complètes, le facteur prédominant est celui des coûts unitaires, ce qui pousse les transporteurs à utiliser l'équipement le plus adéquat. Dans le secteur du transport de lots brisés, il existe un vaste éventail d'options prix-services, c'est-à-dire que le service varie en fonction des besoins de l'expéditeur. L'exigence de services ponctuels et fiables dans le secteur des lots brisés a entraîné une certaine stabilisation de la structure tarifaire.

GRAPHIQUE 4.11: INCIDENCE DE LA RÉFORME SUR LES TARIFS DU CAMIONNAGE DE LOTS BRISÉS SELON LA TAILLE DE L'ENTREPRISE



Source: Enquête de l'ONT auprès des expéditeurs.

GRAPHIQUE 4.12: CAMIONNEURS POUR COMPTE D'AUTRUI: COEFFICIENTS D'EXPLOITATION



* 1988 : 6 mois

Source: Statistique Canada.

SITUATION FINANCIÈRE DES TRANSPORTEURS

Les chiffres disponibles pour 1988 démontrent qu'il y a eu détérioration de la situation financière des transporteurs.

Malgré une conjoncture économique assez favorable dans la plupart des régions, le bilan financier de l'industrie du camionnage n'a pas été aussi satisfaisant en 1988 que lors des cinq années précédentes. Le coefficient d'exploitation globale des camionneurs pour compte d'autrui, soit le rapport des dépenses sur les revenus d'exploitation, a été estimé à environ 0,98 pour le premier semestre de 1988, comparativement à un coefficient annuel légèrement inférieur à 0,96 en 1987 (graphique 4.12).

Environ 40 p. cent des transporteurs consultés ont estimé que leur situation financière s'était détériorée par rapport à l'année précédente. Dans certains cas, cette situation a été provoquée par des décisions de restructuration prises avant la réforme en l'occurrence, des acquisitions, des fusions et des expansions. Entre autres facteurs ayant contribué à la baisse des marges bénéficiaires, les transporteurs ont relevé la chute des revenus causée par la perte de trafic ainsi que l'érosion tarifaire en raison de l'intensification de la concurrence.

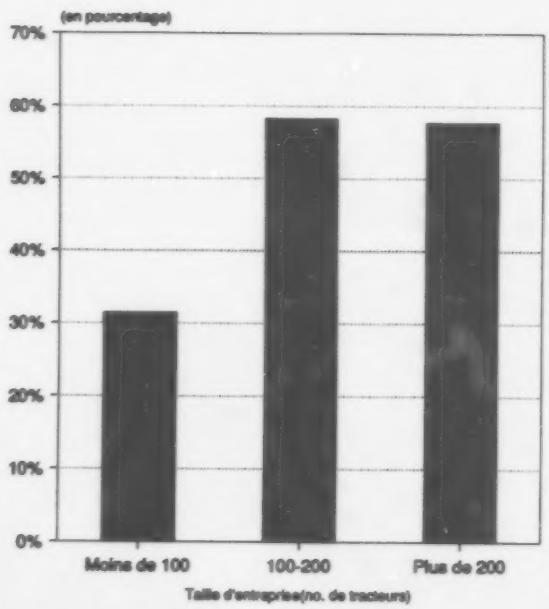
La proportion des transporteurs ayant connu une détérioration de leur situation financière a été deux fois plus élevée chez les moyens et les gros transporteurs que chez les petits (graphique 4.13).

Majoritaires à environ 60 p. cent, les transporteurs qui pensent avoir maintenu ou amélioré leur situation financière en 1988 ont expliqué ce fait par une efficacité accrue plutôt que par les tarifs. Une plus grande productivité a été réalisée grâce à une meilleure utilisation de l'équipement et une gestion plus efficace des coûts. Ces mêmes transporteurs ont affirmé que leur expansion sur de nouveaux marchés ou la réalisation d'économies d'échelle par la voie de fusions ou d'acquisitions leur ont permis de rationaliser davantage leurs activités.

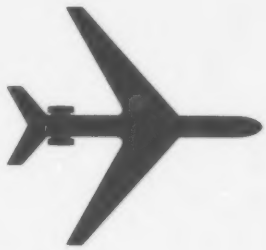
Étant donné la baisse des marges bénéficiaires, les transporteurs ont dû adopter des systèmes plus efficaces de gestion des coûts et de tarification. Quelle que soit la taille de l'entreprise considérée, une plus grande importance a été accordée à l'utilisation de systèmes d'établissement des coûts en fonction de la segmentation des marchés et ce, afin de proposer des tarifs à la fois compétitifs et compensatoires.

Afin de demeurer concurrentiels, les transporteurs ont mis l'accent sur le marketing et sur l'adaptation des services aux besoins de l'expéditeur. Les grands transporteurs de fret général ont également cherché à se diversifier en créant des nouveaux services spécialisés, par exemple l'expédition de petits colis. Des transporteurs et des expéditeurs ont mentionné avoir pris des initiatives conjointes destinées à améliorer la logistique et la planification des services.

GRAPHIQUE 4.13: TRANSPORTEURS RAPPORTANT UNE DÉTÉRIORATION DE LEUR SITUATION FINANCIERE



Source: Examen de la situation des transporteurs par l'ONT.



LES SERVICES AÉRIENS

FAITS SAILLANTS DE 1988

Réseaux de transporteurs affiliés

Air Canada a ajouté à son réseau d'affiliés les transporteurs Air Alliance, du Québec, et Northwest Territorial Airways, du Nord canadien. Les réseaux d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International se livrent maintenant concurrence dans toutes les régions, offrant des services vers environ 150 destinations.

Tarifs

Les guerres de prix se sont poursuivies toute l'année, tant sur le marché des voyages d'affaires que touristiques, et ont entraîné l'introduction de certaines innovations, comme l'offre de rabais pour les achats en gros, en plus des campagnes devenues traditionnelles de soldes de places, de super-rabais et de programmes de grands voyageurs.

Situation financière des transporteurs

Les principaux transporteurs aériens ont acheminé plus de passagers et de marchandises sur de plus longues distances, mais la concurrence tarifaire a réduit leurs recettes unitaires, se répercutant sur leurs fonds provenant de l'exploitation et leurs bénéfices.

Renouvellement et expansion des flottes

En 1988, les trois grands transporteurs aériens du Canada ont commandé en tout 83 nouveaux appareils, totalisant plus de 4 milliards de dollars d'investissement, et elles ont pris des options sur 88 autres, ce qui pourrait hausser le total de leurs engagements à près de 8,7 milliards de dollars.

Privatisation

En octobre 1988, le gouvernement a vendu au public 45 p. cent des actions d'Air Canada, le solde devant être mis en vente plus tard. Cette opération a rapporté près de 250 millions de dollars, qui serviront surtout à financer le vaste programme de renouvellement de la flotte de la société.

Aéroports

L'accroissement du niveau de trafic aérien a saturé les services au sol et de contrôle de la circulation aérienne des aéroports internationaux de Vancouver et Pearson à Toronto, provoquant des embouteillages et des retards. Au pire de cette situation, durant deux jours au mois de décembre, 111 vols à destination ou en provenance de l'aéroport Pearson ont été annulés, perturbant le trafic aérien d'un bout à l'autre du pays.

RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION

En 1988, avec la nouvelle loi nationale sur les transports, la déréglementation de facto *de l'industrie a été rendue officielle.*

Avant l'adoption de la *LNT*, la législation canadienne relative à la réglementation économique du transport aérien permettait d'exercer un contrôle serré de l'entrée et de la sortie du marché, des niveaux de service, des routes, de l'équipement d'exploitation, des tarifs de passagers et des taux de fret. De fait, durant les années précédant l'élaboration de la nouvelle loi, ces mécanismes de contrôle avaient été considérablement assouplis, mais la structure législative et réglementaire de base était demeurée en place.

En mai 1984, une nouvelle politique canadienne sur le transport aérien était annoncée visant à favoriser la concurrence dans l'industrie et à desserrer les contraintes réglementaires. Les principaux éléments de cette politique étaient les suivants :

- l'abolition des rôles définis pour les transporteurs;
- l'entrée plus facile sur les marchés;
- l'abolition des restrictions de permis relatives aux fréquences et aux types d'appareils;
- la liberté d'établissement de tarifs réduits.

Cependant, la réglementation devait être maintenue dans le Nord canadien afin de préserver la stabilité des réseaux de service encore fragiles.

En juillet 1985, le gouvernement publiait le livre blanc *Aller sans entraves*, dans lequel il énonçait une politique globale de transport renforçant l'initiative de 1984 et proposant une nouvelle réforme de la réglementation du transport aérien intérieur. Ensuite, une période de « déréglementation administrative » a suivi, caractérisée par une interprétation de plus en plus souple de textes réglementaires encore restrictifs. Les transporteurs aériens du Canada tirèrent avantage de cette libéralisation *de facto* et organisèrent leurs services en adoptant des stratégies concurrentielles qui modifiaient la structure de toute l'industrie.

La *Loi nationale de 1987 sur les transports*

Dès le 1er janvier 1988, avec la nouvelle loi, la déréglementation *de facto* de l'industrie a été rendue officielle. La plupart des mécanismes de réglementation économique ont été abolis dans les régions du sud du Canada et assouplis quelque peu dans les régions du Nord, en laissant pratiquement intacte la réglementation des services aériens internationaux.

L'entrée sur le marché n'est plus régi par le critère de « commodité et nécessité publiques ». Pour les régions du Sud, il faut que le candidat soit « prêt, apte et disposé », autrement dit qu'il détienne un certificat d'exploitation et une assurance-responsabilité adéquate, en plus d'être Canadien. Les permis délivrés pour la desserte des services à l'intérieur des régions du Sud ne peuvent plus être accompagnés de restrictions. Quant aux régions du Nord, quiconque veut s'opposer à une demande doit démontrer que le permis ne devrait pas être accordé.

La sortie du marché des services intérieurs est désormais assujettie au seul préavis public de 120 jours.

Les tarifs intérieurs ne doivent plus être déposés, mais seulement publiés. Le contrôle réglementaire des tarifs se limite aux routes du Nord et aux routes monopolistiques du Sud.

Des contrats confidentiels peuvent désormais être négociés entre les transporteurs et les voyageurs ou expéditeurs pour les services aériens intérieurs.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

Transporteurs et permis

Le nombre de transporteurs aériens actifs a légèrement augmenté, sans la sortie en nombre des titulaires de permis du marché ni l'entrée en masse de nouveaux arrivants.

À la fin de 1988, près de 1 700 transporteurs détenaient plus de 3 100 permis d'exploitation de services aériens intérieurs ou internationaux.

Transporteurs

Au cours de l'année, l'Office a délivré des permis à 33 nouveaux transporteurs intérieurs, le plus important étant émis à la société Air Alliance. Dix-neuf d'entre eux ont été autorisés à offrir des services en provenance, à destination et à l'intérieur des régions du Nord canadien.

Depuis la fin de 1987, le nombre de transporteurs intérieurs autorisés est en fait passé de 1 250 à 775; cette diminution s'explique surtout par l'exclusion d'environ 350 transporteurs exploitant divers services spécialisés de transport aérien, notamment de services à contrat ou de formation au pilotage ne requerrant plus la détention d'un permis pour leur exploitation. De plus, 150 autres transporteurs, généralement inactifs, ne répondaient pas aux critères d'octroi d'un nouveau permis, soit prêt, apte, disposé et Canadien.

Enfin, 12 abandons volontaires de permis, une fusion et une faillite ont été enregistrés.

La nouvelle loi n'a presque pas modifié la réglementation des services aériens internationaux : 900 transporteurs aériens étrangers offraient leurs services en 1988, soit 35 de moins qu'en 1987. Environ 92 transporteurs étrangers n'ont pas répondu aux critères de renouvellement des permis tandis que 57 nouveaux transporteurs étrangers ont obtenu leur permis, 55 pour des services sur demande et deux autres pour des services réguliers.

Permis

La définition des permis a été profondément remaniée par la nouvelle loi, rendant impossible toute comparaison statistique avec les années précédentes. Voici la ventilation des permis en vigueur à la fin de 1988.

Tableau 5.1

Permis d'exploitation de services de transport aérien

Permis intérieurs		
Sud du Canada		782
Nord du Canada		
Services réguliers	102	
Services sur demande	747	849
Permis internationaux		
De transporteurs canadiens		
Services réguliers	87	
Services sur demande	445	532
De transporteurs étrangers		
Services réguliers	105	
Services sur demande	838	943
Total		3 106

Grands transporteurs et leurs affiliés

Ces dernières années, l'industrie du transport aérien a été caractérisée par l'émergence de deux grands groupes de transporteurs exploitant des réseaux très concurrentiels d'un bout à l'autre du pays.

Dans les années 1980, l'un des phénomènes les plus marquants de la déréglementation du transport aérien au Canada a été la création de deux grands groupes de transporteurs, dirigés par

GRAPHIQUE 5.1

Tableau 5.2

Le groupe d'Air Canada

Transporteur	Réseau	Flotte
Air Canada	Destinations : les 10 provinces, États-Unis, Antilles, Europe et Asie du Sud-Est.	108 avions à réaction
Air Nova (49 p. cent des actions)	Destinations : Terre-Neuve, Nouvelle-Écosse, Île-du-Prince-Édouard, Nouveau-Brunswick; Montréal, Québec, Ottawa et Boston.	3 avions à réaction 7 avions non réactés
Air Alliance (75 p. cent des actions)	Destinations : Québec; Ottawa et Boston.	3 avions non réactés
Air Ontario (75 p. cent des actions)	Destinations : Ontario; Winnipeg, Montréal, Hartford, Minneapolis, Cleveland et Detroit.	1 avion à réaction 42 avions non réactés
Air Toronto (entente commerciale)	Services entre Toronto et sept villes du nord-est des États-Unis.	7 avions non réactés
AirBC (85 p. cent des actions)	Destinations : Colombie-Britannique, Alberta; Whitehorse et Seattle.	3 avions à réaction 19 avions non réactés
NWT Air (90 p. cent des actions)	Destinations : Territoires du Nord-Ouest; Edmonton et Winnipeg.	1 avion à réaction 7 avions non réactés

GRAPHIQUE 5.2

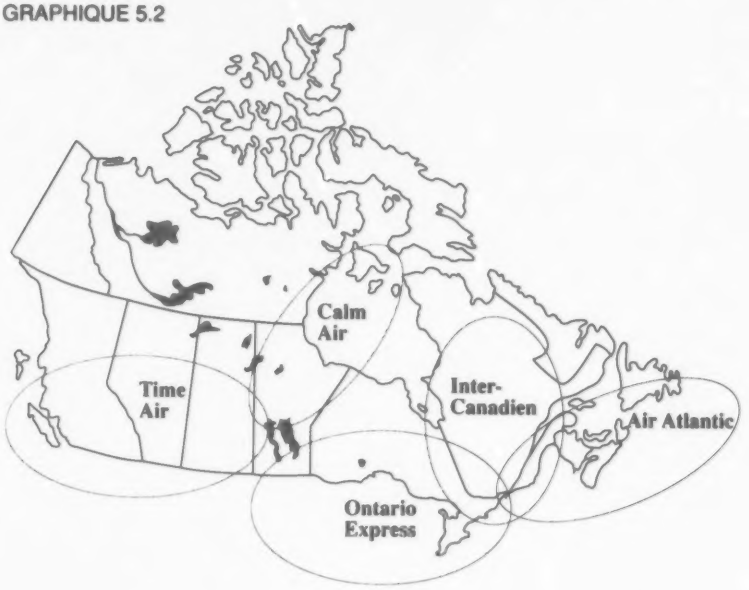


Tableau 5.3

Le groupe des Lignes aériennes Canadien International

Transporteur	Réseau	Flotte
Lignes aériennes Canadien International (PWA)	Destinations : les dix provinces; Territoires du Nord-Ouest, Yukon, États-Unis, Europe, Amérique centrale et du Sud, sud du Pacifique et Asie.	84 avions à réaction 3 avions non réactés
Air Atlantic (45 p. cent des actions)	Destinations : Terre-Neuve, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard; Montréal, Ottawa et Boston.	7 avions non réactés
Inter-Canadien (35 p. cent des actions)	Destinations : Québec, Nouveau-Brunswick; Charlottetown, Ottawa et Toronto.	5 avions à réaction 11 avions non réactés
Ontario Express (49 p. cent des actions)	Destinations : Ontario; Brandon, Winnipeg et Pittsburgh.	14 avions non réactés
Calm Air (45 p. cent des actions)	Destinations : Manitoba et Territoires du Nord-Ouest.	15 avions non réactés
Time Air (46 p. cent des actions)	Destinations : Colombie-Britannique, Alberta, Saskatchewan; Winnipeg et Minneapolis.	3 avions à réaction 29 avions non réactés

Air Canada et par les Lignes aériennes Canadien International. Ces groupes ont été constitués par voie d'acquisitions, de fusions et d'alliances permettant de consolider les services de transporteurs aériens nationaux, régionaux et locaux, et d'établir deux réseaux très concurrentiels à l'échelle nationale.

Ces deux groupes œuvrent sur des réseaux de service en étoile, ce qui signifie que leurs transporteurs affiliés organisent leurs vols à partir des régions éloignées de façon à assurer la liaison avec les services des sociétés-mères entre les grandes villes, celles-ci constituant les axes autour desquels s'articulent les services. Un tel système permet aux grands transporteurs d'exploiter leurs gros porteurs sur les routes interurbaines achalandées, les transporteurs affiliés étant chargés de les alimenter en trafic. En outre, ceci permet aux deux groupes de conserver leurs passagers le plus longtemps possible à l'intérieur de leurs réseaux respectifs, ce qui accroît leurs revenus.

En mars 1988, Air Canada a comblé une lacune de son réseau d'affiliés en inaugurant la société Air Alliance, qui assure des liaisons entre Montréal, Ottawa, Québec et Saguenay-Bagotville avec des appareils à turbopropulsion. En mai, elle a continué dans cette voie en acquerrant la majorité des actions de la société Northwest Territorial Airways, dont le rôle de transporteur d'apport se voyait ainsi confirmé après une évolution de plus d'un an en ce sens. Finalement, Air Canada a négocié une entente commerciale avec Air Toronto pour la prestation de services d'apport entre Toronto et sept villes du nord-est des États-Unis.

Transporteurs indépendants

Le nombre de transporteurs indépendants a grossi en 1988 avec l'arrivée de nouveaux fréteurs et de petits transporteurs aériens locaux; Wardair, First Air et City Express sont demeurés les transporteurs indépendants les plus importants.

Le plus important transporteur indépendant, Wardair[1], vient de compléter sa deuxième année comme prestataire de services intérieurs réguliers. Concentrant ses activités sur les routes interurbaines achalandées, la société a ajouté Ottawa à son réseau, lequel comprenait déjà Toronto, Montréal, Winnipeg, Edmonton, Calgary et Vancouver.

Wardair fournit des services internationaux à destination du Royaume-Uni et des Antilles. Durant 1988, elle est devenue le deuxième transporteur canadien désigné pour desservir Paris et les Pays-Bas. La société reste également présente sur ses marchés d'affrètement traditionnels : Californie, Hawaï, Floride, La Barbade et Francfort.

En 1988, First Air a amélioré ses services dans les régions du Nord en ajoutant des services de transport régulier par avion à réaction entre Ottawa et Iqaluit via Yellowknife, et en ajoutant Rankin Inlet à son réseau de 18 destinations. La liaison de Yellowknife fait directement concurrence aux services de Canadien International et Northwest Territorial Airways.

Outre son réseau de services réguliers dans le Nord, First Air a maintenu ses liaisons vers Mirabel et Boston à partir d'Ottawa. Elle a également exploité des services d'affrètement de passagers et de marchandises vers la Floride, les Antilles, le Mexique et l'Arctique.

City Express a ajouté à son réseau Toronto-Ottawa-Montréal de nouveaux services vers Québec, Sept-Îles et Wabush en plus d'une deuxième destination américaine, Rochester, dans l'État de New York, l'autre étant Newark, au New Jersey. En revanche, elle a interrompu ses services vers London, en Ontario. City Express a négocié une entente avec Wardair pour participer à son programme de grands voyageurs, mais en conservant son statut de transporteur indépendant.

Sur les marchés d'affrètement internationaux, les transporteurs établis, soit Nationair, Worldways, Air Transat et First Air, ont vu apparaître de nouveaux concurrents en 1988, ce qui a donné de nouveaux choix aux consommateurs et aux voyagistes. Les nouveaux fréteurs sont Vacationair, qui utilise des Boeing 737, Odyssey International et Air 2000, qui se servent de Boeing 757 ainsi que Points of Call, Minerve Canada et Holidair, qui utilisent tous trois des DC-8. Outre ses activités d'affrètement, Nationair a ajouté à sa liaison Montréal-Bruxelles un autre service régulier entre Hamilton et Londres (Gatwick).

L'évolution vers des réseaux en étoile pour alimenter le trafic a ouvert de nouveaux marchés aux petits transporteurs locaux; de 1984 à 1987, 27

1. Le 23 mars 1989, l'Office approuvait la proposition d'achat de Wardair Inc. par la société PWA. Le 24 avril 1989, le Bureau de la politique de concurrence (Consommation et Corporations Canada) approuvait la prise de contrôle.

nouveaux transporteurs locaux ou « de créneaux » avaient fait leur entrée sur le marché. En 1988, sept nouveaux petits transporteurs indépendants ont établi des liaisons régulières, soit trois dans l'Atlantique et un respectivement au Québec, au Manitoba, en Colombie-Britannique et dans les Territoires du Nord-Ouest.

Concentration

Les consolidations qui se sont poursuivis dans l'industrie ont encore réduit la domination d'Air Canada et avivé la concurrence, tant sur les routes interurbaines achalandées que sur les marchés locaux.

Avec le mouvement de réforme du transport aérien lancé en 1984, l'industrie a fait l'objet de consolidations importantes, surtout avec Pacific Western Airlines se portant acquéreur des lignes aériennes Canadien Pacifique, qui avaient déjà racheté Eastern Provincial Airways et Nordair, et la création de deux grands réseaux de sociétés-mères et d'affiliés. Avec Wardair, les groupes d'Air Canada et de Canadien International assuraient 95 p. cent du transport régulier de passagers et récoltaient plus de 97 p. cent des revenus d'exploitation correspondants.

Toutefois, cette tendance n'a pas nécessairement réduit la concurrence. En effet, bon nombre de routes sont actuellement desservies par les deux groupes d'Air Canada et de Canadien International; les transporteurs régionaux affiliés qui se livrent concurrence afin de s'approprier le trafic local ou d'apport voient, elles aussi, apparaître sur leurs marchés un nombre croissant de petits transporteurs locaux. De plus, la présence de Wardair sur certaines des routes interurbaines achalandées a accentué la concurrence sur ces marchés.

Tableau 5.4

Capacité hebdomadaire des services réguliers en termes de places

Transporteur	Intérieur, Sud		Intérieur, Nord		Services transfrontaliers		Services internationaux		Total	
	1988	Écart en%	1988	Écart en%	1988	Écart en%	1988	Écart en%	1988	Écart en%
Air Canada	290 993	2,8	1 000	0,0	36 591	5,0	13 993	2,6	342 577	3,0
Affiliés	104 985	53,7	22 603	72,8	6 796	85,6	0	S.o.	134 384	58,0
Total	395 978	12,7	23 603	67,6	43 387	12,7	13 993	2,6	476 961	14,2
Canadien International	279 088	(7,8)	33 160	(17,8)	6 569	(33,2)	9 156	17,7	327 973	(9,0)
Affiliés	120 546	110,5	30 820	94,8	3 365	181,6	176	0,0	154 907	108,1
Total	399 634	11,1	63 980	14,0	9 934	(9,9)	9 332	17,3	482 880	11,0
Wardair	53 445	189,4	0	S.o.	471	(5,8)	7 258	152,7	61 174	180,1
Indépendants	43 919	(38,8)	31 093	2,5	2 475	(48,8)	1 570	96,5	79 057	(26,6)
Total	892 976	11,4	118 676	18,0	56 267	2,5	32 153	27,2	1 100 072	12,0

Remarque : Les chiffres entre parenthèses représentent une diminution.

Source : *Official Airline Guides*

En 1988, une étude des marchés interurbains par paires d'origines et de destinations a révélé qu'il y avait plus de transporteurs offrant plus de services vers plus de destinations selon le nombre total de vols et de places. Par rapport à 1987, le groupe d'Air Canada a augmenté le nombre de ses départs hebdomadaires réguliers de près de 19 p. cent, les hausses les plus importantes étant notées sur les marchés transfrontaliers et pour les services du Nord. Quant à Canadien International et ses affiliés, elle a augmenté ses services de façon plus remarquable, soit de plus de 28 p. cent, notamment sur les marchés intérieurs du Sud canadien. Pour ce qui est de Wardair, elle a plus que doublé le nombre de ses vols réguliers, tant intérieurs qu'internationaux.

Ce double phénomène d'expansion et de consolidation a eu pour effet d'instaurer une concurrence plus équitable entre les grands de l'industrie. La longue domination exercée par Air Canada a été érodée au point où les parts respectives du nombre de places offertes en service régulier par les groupes d'Air Canada et de Canadien International étaient presque identiques au quatrième trimestre de 1988, soit 43,4 et 43,9 p. cent respectivement. Quant à Wardair, sa part de 5,6 p. cent du marché était concentrée sur les routes interurbaines achalandées. La capacité de transport offerte par les autres indépendants a diminué et représentait 7,2 p. cent.

Air Canada a continué de dominer les marchés internationaux, notamment les marchés transfrontaliers, tandis que la capacité de service de Canadien International dans les régions du Nord a été presque le triple de celle de sa concurrente. Les deux groupes se sont partagés presque également le vaste marché intérieur du sud du Canada.

ACTIVITÉS DE L'INDUSTRIE

Trafic

La prospérité générale de l'économie canadienne en 1988, conjuguée à une concurrence toujours plus vive entre les sociétés aériennes, a favorisé une croissance importante du trafic aérien.

Passagers

En 1988, les trois grands transporteurs aériens ont affiché des gains importants de trafic, transportant un nombre record de passagers sur leurs vols réguliers. Toutefois, ces gains ont surtout été obtenus sur les marchés internationaux(tableau 5.5).

Tableau 5.5

Trafic de passagers en 1988

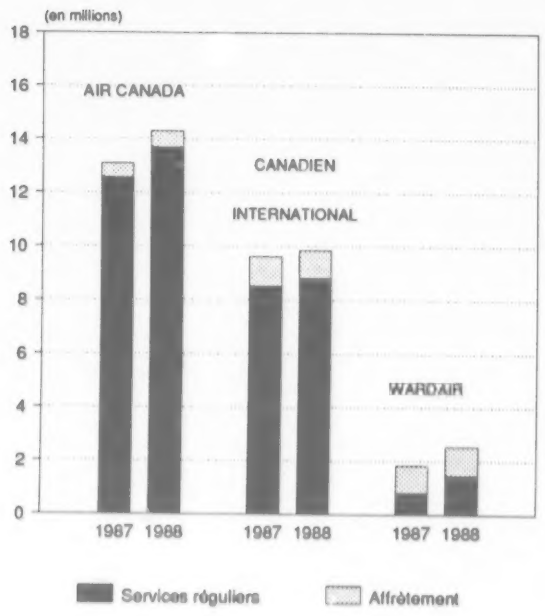
	Passagers (en milliers)		Km - Passagers (en millions)	
	1988	Écart en %	1988	Écart en %
Air Canada	13 680	8,9	22 813	8,8
Canadien International	8 813	3,6	18 018	16,4
Wardair	1 465	81,2	5 233	53,6

Source : Centre des statistiques de l'aviation.

La hausse du trafic a encore été plus prononcée chez les transporteurs affiliés et les services intérieurs de Wardair. Selon le nombre de places offertes sur les services réguliers, les chiffres sur le trafic réel n'étant pas disponibles, les transporteurs d'apport d'Air Canada ont déclaré des gains de près de 60 p. cent tandis que les chiffres des partenaires de Canadien International ont plus que doublé et ceux de Wardair, presque triplé. C'est au Québec et en Ontario que les gains ont été les plus élevés, suivi des provinces de l'Atlantique.

La croissance du trafic ressort nettement des résultats de l'enquête menée auprès des membres de l'Association des voyageurs de commerce du Canada, qui démontrent que le nombre moyen de voyages effectués par les répondants a augmenté de plus de 10 p. cent en 1988 (graphique 5.3).

GRAPHIQUE 5.3
NOMBRE DE PASSAGERS TRANSPORTÉS



Source: Centre des statistiques de l'aviation.

Toronto demeure la plaque tournante des services réguliers du réseau de transport aérien du Canada puisqu'elle figure parmi sept des dix principales paires de villes. Les chiffres préliminaires démontrent que le trafic dans le couloir Montréal-Toronto a augmenté de 7,5 p. cent, ce qui a permis à Toronto de se maintenir au premier rang. Cependant, des augmentations beaucoup plus élevées, de l'ordre de 18 à 28 p. cent, ont été enregistrées sur les routes transcontinentales de Toronto-Vancouver, de Toronto-Calgary et d'Ottawa-Vancouver.

Le trafic généré par les services réguliers transfrontaliers (américains) et internationaux des grands transporteurs canadiens a augmenté de plus de 16 p. cent, atteignant 6,4 millions de passagers. Encore une fois, Toronto figure dans six des dix principales paires de villes transfrontalières, la liaison Toronto-New York occupant le premier rang.

Le trafic d'affrètement des trois grands transporteurs a augmenté de 3 p. cent, surtout sur les marchés transfrontaliers et internationaux.

Fret

Selon les chiffres préliminaires du premier trimestre de 1988, par rapport à la même période en 1987, le fret manutentionné aux 30 plus importants aéroports canadiens a augmenté de 15 p. cent. Air Canada continue de dominer ce marché totalisant 700 millions de dollars, mais elle a perdu du terrain en 1988, Canadien International ayant réalisé un gain de volume transporté de l'ordre de 40 p. cent à ce chapitre.

Tableau 5.6

Trafic de fret en 1988

	Fret transporté (en milliers de kg)	
	1988	**Écart en %**
Air Canada	247 130	(8,0)
Canadien International	134 074	40,8
Wardair	22 608	2,5

Source : Centre des statistiques de l'aviation.

Service

Toutes les régions du pays ont enregistré une hausse importante des niveaux de service quant au nombre de vols, de capacité et de degré de concurrence.

Les 20 plus importants marchés

Les niveaux de service aérien dans les 20 principales paires de villes du Canada ont fortement augmenté durant l'année. Ainsi, en comparant le quatrième trimestre de 1987 à celui de 1988, le nombre de vols directs a augmenté de 14 p. cent et le nombre de places disponibles de 24 p. cent.

Tableau 5.7

Services aériens offerts

Paires de villes	Vols directs Écart en % (diminution)	Nombre de places Écart en % (diminution)
Montréal-Toronto	1	25
Toronto-Vancouver	21	50
Ottawa-Toronto	(12)	10
Calgary-Toront	33	60
Calgary-Vancouver	116	14
Toronto-Winnipeg	30	18
Calgary-Edmonton	8	1
Edmonton-Toronto	27	61
Edmonton-Vancouver	14	1
Halifax-Toronto	13	21
Thunder Bay-Toronto	30	(7)
Vancouver-Winnipeg	0	3
Montréal-Vancouver	333	233
Halifax-Montréal	17	18
St. John's-Toronto	79	23
Kelowna-Vancouver	(10)	(13)
Calgary-Winnipeg	(18)	(13)
Ottawa-Vancouver	8	28
Toronto-Windsor	88	27
Halifax-Ottawa	15	13

Source : *Official Airline Guides*.

Les hausses les plus significatives ont été enregistrées sur des lignes comme Edmonton-Toronto, Calgary-Toronto, Montréal-Vancouver et Toronto-Vancouver, où les trois grands transporteurs ont augmenté la fréquence de leurs vols avec leurs nouveaux appareils de plus grosse capacité en l'occurrence, des Airbus 310 et des Boeing 767.

Le pourcentage des vols offerts au moyen d'avions à réaction dans les 20 principaux marchés a atteint plus de 86 p. cent, ce qui reflète non seulement l'intensification de la concurrence entre les grands transporteurs, mais aussi l'utilisation de petits avions à réaction par les transporteurs affiliés. D'ailleurs, en plus d'utiliser des avions à réaction sur des services locaux, certains transporteurs affiliés ont également ajouté des routes régionales plus longues à leurs réseaux et ont commencé à pénétrer les marchés interurbains à forte densité pour compléter les services réguliers de leurs sociétés-mères au moyen d'avions à réaction. Des exemples de cette tendance ont été observés avec les liaisons Toronto-Montréal et Montréal-Québec d'Inter-Canadien, les nouvelles liaisons d'Air Nova entre Halifax, Saint John, Montréal et Ottawa, et les liaisons entre Sault Ste. Marie et Toronto d'Air Ontario.

Selon l'enquête menée auprès des membres de l'Association des voyageurs de commerce du Canada et ceux de l'Alliance canadienne des associations touristiques, une amélioration des niveaux de service a généralement été observée dans tout le pays.

Provinces de l'Atlantique

L'étude d'un échantillon de paires de villes situées dans les provinces de l'Atlantique a permis de noter des augmentations de plus de 20 p. cent dans le nombre de vols directs et indirects ainsi qu'une tendance vers des services plus fréquents au moyen d'appareils plus petits à turbopropulsion. La croissance la plus significative a été enregistrée sur la ligne Saint John-Halifax, où le nombre de vols directs a augmenté de 51 p. cent et le nombre de places offertes de 30 p. cent.

Air Nova a ajouté à son réseau de destinations Fredericton, Québec, Montréal et Ottawa, tandis qu'Air Atlantic a ajouté des services vers Churchill Falls et Goose Bay; Inter-Canadien a aussi ajouté un service vers Charlo, Charlottetown, Chatham, Moncton et Saint John. Quatre transporteurs

indépendants, soit Jetall, Air Integra, Atlantic Airways et City Express, ont inauguré de nouveaux services vers les provinces de l'Atlantique, incluant notamment les villes de Charlottetown, de Fredericton, de Moncton, de St. John's, de Digby, de Halifax, de Port Hawkesbury, de Saint John et de Wabush-Labrador.

Dans son rapport sur les services aériens, la Commission des transports des provinces de l'Atlantique a signalé une amélioration notable des niveaux de service dans toute la région et les réactions très positives des usagers.

Ontario/Québec

Les paires de villes échantillonnées pour l'étude des services en Ontario et au Québec ont bénéficié d'une augmentation significative du nombre de vols directs et indirects, soit 91 et 85 p. cent respectivement, et le nombre de vols assurés par des avions non réactés a plus que quadruplé. La tendance vers une augmentation des fréquences avec des avions à turbopropulsion plus petits est particulièrement évidente sur la route Sudbury-Toronto, où la hausse globale du nombre de vols par avions non réactés a atteint 300 p. cent tandis que le nombre de places offertes n'a grimpé que de 14 p. cent.

Au Québec, Air Alliance a inauguré des services vers Baie-Comeau, Mont-Joli, Montréal, Ottawa, Québec, Saguenay-Bagotville, Sept-Îles, Rouyn-Noranda et Val-d'Or. Air Ontario et Inter-Canadien ont abandonné leurs services vers une vingtaine de petites destinations, mais beaucoup ont été repris par d'autres sociétés, par exemple par Frontier Air, Air Alliance ou Bearskin Lake Air Service.

Ontario Express a ajouté Dryden et North Bay à son réseau; Inter-Canadien a fait de même avec Alma et Dolbeau. Sept transporteurs indépendants, soit Frontier Air, Voyageur Airways, Propair, Bearskin Lake Air Service, Nationair, City Express et Pem-Air ont ajouté à leurs services les villes d'Attawapiskat, de Fort Albany, de Fort Hope, de Geraldton, de Kashechewan, de Moosonee, de Nakina, d'Ogoki Post, de Peawanuck, de Thunder Bay, d'Earlton, de Kirkland Lake, de Cat Lake, de Fort Severn, de Hamilton, de Chatham et de St. Thomas, toutes sises en Ontario, et les villes québécoises de Gatineau-Hull, de La Grande, de Rouyn-Noranda, de Val-d'Or, de Québec et de Sept-Îles. Air Inuit a ajouté six collectivités septentrionales du Québec à son réseau pour desservir 18 destinations en tout.

Divers services ont été abandonnés ou réduits lorsque certains transporteurs indépendants se sont retirés de certains marchés ou ont cessé leurs activités : Skywalker (Toronto), Trillium Air (Saul Ste. Marie, Thunder Bay, Toronto), les Ailes de Charlevoix (La Malbaie, Québec) et Georgian Bay Airways (Parry Sound, Sans Souci Island).

Provinces de l'Ouest

C'est dans les Prairies et en Colombie-Britannique que la croissance des services intérieurs a été la moins marquée, mais ces derniers ont quand même suivi la tendance générale avec une hausse significative du nombre de vols directs et de places offertes. Une augmentation des fréquences avec avions à réaction y a aussi été observée, notamment avec l'utilisation par AirBC de ses avions BAe 146 sur des lignes comme Vancouver-Prince George, Vancouver-Terrace et Edmonton-Fort McMurray.

AirBC a également ajouté Fort St. John, Lethbridge et Prince Rupert à son réseau; Canadien International a continué de réduire ses services avec avions à réaction sur les routes régionales et locales peu achalandées, permettant ainsi à ses affiliés d'entrer sur ces marchés avec de plus petits appareils. Time Air a repris des services vers Dawson Creek, Edmonton, Fort Nelson, Fort St. John, La Ronge, Prince Albert, Quesnel, Regina, Saskatoon, Stony Rapids, Uranium City, Williams Lake, Wollaston Lake et Winnipeg; Ontario Express a ajouté Winnipeg et Brandon à ses destinations.

Sept transporteurs indépendants, soit Wilderness Airlines, Northland Air Manitoba, Skylink Airlines, Contral Mountain Air, Transprovincial Airlines, Keystone Air Service et Perimeter Airlines, ont ajouté des services vers 15 nouvelles destinations comprenant Campbell River, Dean River, Jenpeg, Smithers, Terrace-Kitimat, Bronson Creek, Dease Lake, Prince George, Telegraph Creek, Prince Rupert, Dauphin, Swan River, Winnipeg, Cross Lake et Brandon. Auparavant desservies par Waglisla Air, Adastra Aviation, Burrard Air et Skylink, les services ont été réduits ou abandonnés vers 12 autres destinations.

Nord canadien

Le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest ont bénéficié de niveaux de service permettant une amélioration des liaisons avec le Sud, grâce à un plus grand nombre de vols directs et indirects et à une augmentation de 40 p. cent du nombre de places offertes sur les services réguliers. Plusieurs des nouveaux vols ont été assurés par des avions à réaction, notamment les services au moyen d'appareils BAe 146 d'AirBC entre Vancouver et Whitehorse, ceux avec B-727 de First Air entre Yellowknife, Iqaluit et Ottawa, ceux avec appareil F-28 de Time Air entre Watson Lake et Edmonton, et ceux avec B-737 de Northwest Territorial Airways entre Edmonton, Yellowknife, Rankin Inlet, Cambridge Bay, Inuvik et Iqaluit.

Le niveau de service offert à l'intérieur du Yukon est demeuré assez stable tandis que celui des services à l'intérieur des Territoires du Nord-Ouest a sensiblement augmenté. De nouveaux concurrents sont apparus sur neuf routes, notamment sur la route Iqaluit-Rankin Inlet-Yellowknife, où First Air fait concurrence à Northwest Territorial Airways avec un B-727, un appareil à réaction.

Northwest Territorial Airways a ajouté Aklavik, Fort McPherson, Inuvik, Norman Wells et Tuktoyaktuk à son réseau pendant que la société Aklak Air se substituait à Kenn Borek Air pour offrir des services à Aklavik, Fort McPherson, Holman Island, Inuvik, Paulatuk, Sachs Harbour et Tuktoyaktuk. Air North a ajouté un service vers Old Crow et Ptarmigan Airways a délaissé ses vols vers Fort Simpson.

L'enquête réalisée auprès des collectivités du Nord a fait ressortir cette amélioration générale de la gamme de services, mais elle a aussi révélé quelques exceptions. Ainsi, certaines collectivités du nord de l'Alberta et du Manitoba, ainsi que de la région de Keewatin, dans les Territoires du Nord-Ouest, ont signalé que leurs services aériens sont demeurés insatisfaisants ou se sont détériorés en 1988.

Observations

En règle générale, l'amélioration des niveaux de service a résulté de :

- l'expansion des activités des transporteurs affiliés sur les marchés locaux et régionaux, appuyée par la croissance des activités des transporteurs indépendants;

- la concurrence que se sont livrée les trois grands transporteurs sur les marchés interurbains achalandés, avivée par la présence accrue des affiliés sur ces routes.

L'évolution vers une fréquence accrue de vols offerts au moyen de plus petits appareils reflète surtout la croissance des services d'apport à partir des aéroports clés. L'importance du nombre de tels vols, conjuguée à la concentration des liaisons autour d'une période de pointe résultant d'un système en étoile, a fini par saturer les services au sol et de contrôle de la circulation aérienne des aéroports internationaux de Vancouver et Pearson à Toronto; la situation a été aggravée par une grève du zèle des contrôleurs de la circulation aérienne. Beaucoup de vols ont été annulés ou retardés, ce qui a perturbé le trafic aérien d'un bout à l'autre du pays en raison de l'interdépendance des services liés au système en étoile. Cependant, à la fin de l'année, divers facteurs permettaient de croire que les sociétés aériennes prenaient des mesures afin de consolider leurs vols d'apport sur les gros porteurs, de façon à optimiser l'utilisation des créneaux d'atterrissage aux aéroports clés très achalandés.

Les commentaires les plus nombreux ajoutés par les répondants à l'enquête sur le transport aérien se rapportaient aux problèmes d'embouteillage et de retards à l'aéroport international Pearson. Pour sa part, l'étude réalisée par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique a révélé une réticence grandissante des passagers en provenance des provinces de l'Atlantique à inclure Toronto sur leurs itinéraires.

Fret

Les niveaux de service de l'industrie du fret aérien sont liés à ceux des services aux passagers puisque la plupart des marchandises sont transportées dans les soutes des avions servant au transport des passagers ou dans des avions aménagés pour du transport mixte.

En conséquence, les services offerts en 1988 par l'industrie du fret aérien se caractérisaient par une capacité et une commodité accrues, grâce à la croissance du réseau de routes aériennes, à l'augmentation du nombre de fréquences de vols et à l'utilisation de nouveaux appareils.

Air Canada est demeurée le seul transporteur aérien de passagers à exploiter des avions-cargo spécialisés; elle a mis l'accent sur son réseau d'apport en pleine croissance, tout en réduisant ses services transfrontaliers et internationaux à rentabilité limitée. Elle a également pénétré le marché en pleine expansion des messageries aériennes avec ses filiales Gelco Express et Northern Messenger.

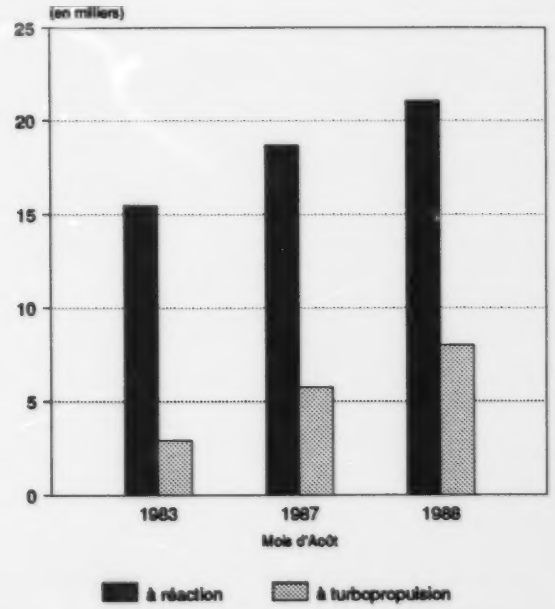
Canadien International a développé ses activités de fret en déployant des appareils de plus grosse capacité, des Boeing 767, sur ses marchés intérieurs, d'Europe et d'Amérique du Sud.

Wardair a inauguré en 1988 un nouveau centre de fret à l'aéroport international Pearson de Toronto et a augmenté considérablement sa capacité d'emport grâce à sa nouvelle flotte d'Airbus 310. Outre son réseau intérieur, elle a concentré ses activités de fret sur ses liaisons avec le Royaume-Uni.

Le fait que plusieurs aéroports du Nord figurent sur la liste des 30 principaux aéroports pour le transport de fret illustre bien l'importance du fret aérien pour les collectivités éloignées. En 1988, Canadien International, Northwest Territorial Airways et First Air ont introduit sur les routes du Nord des avions à réaction aménagés pour du transport mixte.

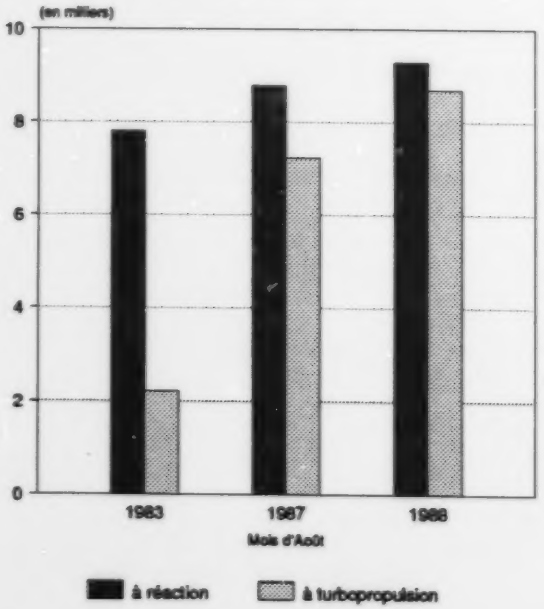
La hausse des niveaux de service de fret aérien est également ressortie des résultats de l'enquête de 1988 auprès des expéditeurs, les répondants ayant signalé des améliorations au chapitre du nombre de transporteurs, de la fréquence des services et de la capacité disponible.
En revanche, l'enquête réalisée auprès des collectivités du Nord a révélé que la qualité globale des services de fret aérien est insatisfaisante dans bon nombre de petites collectivités.

GRAPHIQUE 5.4: MOUVEMENTS D'APPAREILS
Aéroport international Pearson



Source: Centre des statistiques de l'aviation.

GRAPHIQUE 5.5: MOUVEMENTS D'APPAREILS
Aéroport international de Vancouver



Source: Centre des statistiques de l'aviation.

Tarifs

Les tarifs des classes Affaires et Économie ont augmenté sur la plupart des liaisons intérieures; sur les marchés très compétitifs, les transporteurs ont offert des rabais plus nombreux et plus substantiels.

Les tarifs aériens sont surtout régis par les systèmes de plus en plus affinés et changeants de gestion des recettes unitaires utilisés par les sociétés aériennes pour tenter d'accroître leurs revenus en optimisant l'assortiment des places offertes sur chaque vol en classes Affaires, Économie et à tarif réduit. Généralement, cela les oblige à ajuster le nombre et l'importance des rabais consentis; c'est ainsi que près de deux passagers sur trois des services réguliers voyageant au Canada le font à tarif réduit.

L'étude du niveau des tarifs est impossible sans l'obtention du nombre de places disponibles et vendues dans chaque catégorie. Par exemple, une augmentation donnée des tarifs de classe économique n'aura que des conséquences minimes si le nombre de billets ainsi vendus est faible. Quoi qu'il en soit, quelques observations sur la situation qui a prévalu en 1988 à ce chapitre peuvent être faites.

Donnant accès à des services supplémentaires et à plus de confort, les tarifs Affaires sont généralement proposés sur les routes interurbaines et locales. La concurrence est très vive dans le domaine très lucratif des voyages d'affaires et, en général, se fait plus au niveau du service que des prix. La comparaison des tarifs appliqués aux quatrième trimestres de 1987 et de 1988 révèle une augmentation d'environ 10 p. cent des tarifs Affaires sur la plupart des routes. En règle générale, les tarifs Affaires de Wardair étaient généralement de 15 p. cent inférieurs à ceux d'Air Canada et de Canadien International, et plus bas que leurs tarifs de classe économique.

Les tarifs Économie, ou tarifs de base, sont les tarifs les plus bas offerts sans restriction. Entre les quatrième trimestres de 1987 et de 1988, ces derniers ont augmenté d'environ 6 p. cent sur la plupart des 30 principaux marchés. Encore une fois, ceux de Wardair étaient plus bas que ceux de ses concurrents, mais la marge de 15 p. cent les séparant avait commencé à rétrécir en 1988.

Très publicisées, les « guerres des prix » de 1988 ont été menées au moyen de mesures telles les tarifs réduits, les soldes de places et autres programmes incitatifs. Wardair a lancé son propre programme de grands voyageurs et est même allée plus loin en offrant aux voyageurs des classes Affaires et Économie des rabais à l'achat de billets en gros, initiative rapidement imitée par Air Canada et Canadien International. Sur la plupart des routes intérieures desservies de façon régulière, le nombre total de tarifs réduits offerts à la clientèle n'a pas changé en 1988, sauf sur les marchés où la concurrence a été particulièrement vive; pour ces derniers, le nombre et l'importance des rabais ont été accrus. Même si les tarifs Affaires et Économie de Wardair étaient inférieurs à ceux de ses concurrentes, Air Canada et Canadien International ont offert des rabais plus nombreux et intéressants que Wardair sur la quasi totalité des routes étudiées.

Dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de longue distance, par exemple Toronto-Vancouver, Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver et Ottawa-Vancouver, une hausse notable du nombre de tarifs réduits différents offerts par les transporteurs a été observée, surtout par Air Canada et par Canadien International. Au demeurant, le plus bas de ces tarifs était nettement moins élevé que celui du quatrième trimestre de 1987 et représentait un rabais de plus de 80 p. cent par rapport au plein tarif.

Au chapitre des tarifs, l'arrivée de nouveaux concurrents sur trois routes du Nord a produit des résultats variés. Sur les routes Vancouver-Whitehorse et Edmonton-Inuvik, où les transporteurs affiliés d'Air Canada ont concurrencé Canadien International, l'augmentation des tarifs de classe économique a été de l'ordre de 6 p. cent, mais des rabais plus nombreux et intéressants ont aussi été offerts. Sur la ligne Iqaluit-Yellowknife, une chute brutale aussi bien des tarifs de classe économique que des tarifs réduits a été constatée.

Les résultats de l'enquête ont été assez cohérents en regard des tarifs, à savoir une hausse générale des tarifs Affaires, Économie et réduits. Les agents de voyage membres de l'ACAT ayant répondu à l'enquête ont souligné la prolifération de tarifs réduits, accompagnés de règles et de conditions de plus en plus complexes. L'enquête auprès des collectivités du Nord a également révélé une augmentation du nombre de tarifs réduits proposés.

L'enquête de 1988 menée auprès des expéditeurs a démontré que plus de la moitié des répondants expédiant des marchandises par avion ont payé des tarifs comparables ou inférieurs à ceux de 1987. L'enquête effectuée auprès des collectivités du Nord a aussi révélé que les tarifs de fret aérien sont demeurés sensiblement les mêmes en 1988, sauf dans les régions d'Inuvik, de Fort Smith et dans les Territoires du Nord-Ouest, où ils ont augmenté, ainsi que dans le nord du Manitoba et au Québec.

Flottes

En 1988, les transporteurs aériens du Canada se sont lancés dans d'ambitieux programmes de rééquipement en commandant de nouveaux appareils ultra-modernes de façon à permettre plus de latitude dans l'exploitation de leurs flottes et à comprimer le plus possible leurs frais d'exploitation.

Les grands transporteurs

Afin de rendre leur flotte compatible avec leurs nouvelles stratégies corporatives établies pour faire face à un environnement déréglementé, les trois grands transporteurs aériens du Canada ont passé des commandes pour l'acquisition de 83 nouveaux avions à réaction, d'une valeur de plus de 4 milliards de dollars. En ajoutant les options sur 88 autres appareils, leurs engagements financiers pourraient atteindre 8,7 milliards de dollars.

La vaste flotte d'Air Canada comprend 33 Boeing 727 et 35 DC-9 qui desservent surtout les marchés de courte et de moyenne distance en Amérique du Nord. Des appareils plus gros, des Lockheed L1011 et des Boeing 747, sont utilisés sur les routes internationales achalandées tandis que des Boeing 767 sont mis en service sur les marchés transfrontaliers de longue distance, les marchés transcontinentaux et ceux de l'Atlantique Nord, où la demande est moins forte. Des DC-8 sont réservés pour les opérations de fret.

Tableau 5.8

Composition de la flotte des grands transporteurs

	1987		1988		EN COMMANDE	
AIR CANADA	33	B-727	33	B-727	34	A-320
	35	DC-9	36	DC-9	3	B-767
	8	DC-8 (cargo)	6	DC-8 (cargo)		
	6	B-747	6	B-747		
	15	L1011	14	L1011		
	14	B-767	19	B-767		
	111		114			
CANADIEN INTERNATIONAL	72	B-737	67	B-737	17	A-320
	12	DC-10	13	DC-10	6	B-767
	3	F-27	1	F-27	3	B-747
	1	Electra	2	Electra		
	88		4	B-767		
			87			
WARDAIR	3	B-747	3	B-747	8	MD-88
	3	DC-10	1	DC-10	16	F-100
	6	A-310	12	A-310	2	A-310
	2	A-300	2	A-300		
	14		18			

Afin de remplacer ses vieux B-727, Air Canada annonçait en juillet qu'elle venait de commander l'acquisition de 34 Airbus 320 et de prendre des options sur 20 autres, ce qui représente une commande de 1,8 milliard de dollars. Doté des derniers raffinements technologiques, l'Airbus 320 offre un plus long rayon d'action, permet une économie en carburant de l'ordre de 47 p. cent et n'exige qu'un équipage de deux membres, trois facteurs qui allègent sensiblement ses frais d'exploitation. En même temps, Air Canada a augmenté sa flotte d'avions à long rayon d'action en accusant réception de quatre Boeing 767 supplémentaires. Outre la vente de deux de ses avions-cargo DC-8, elle a aussi négocié la vente de 28 B-727 à la société américaine de fret Federal Express et de trois autres à Worldways Canada.

Lors de leur création, les Lignes aériennes Canadien International se sont retrouvées à la tête d'une flotte composée de 72 Boeing 737, exploités sur les marchés intérieurs et transfrontaliers, et de 12 DC-10 exploités surtout sur les trajets internationaux de longue distance.

En 1988, la société a pris livraison de quatre Boeing 767 à long rayon d'action, ce qui lui a donné plus de latitude dans l'exploitation de son réseau nord-américain et de ses services européens et sud-américains. De plus, elle a annoncé qu'elle avait commandé, au coût de 1,6 milliard de dollars, de nouveaux appareils, comprenant trois Boeing 747-400 (avec des options sur quatre autres) pour ses lignes transpacifiques vers Hong-kong, Bangkok et Tokyo, six nouveaux Boeing 767 (avec des options sur 14 autres) et 17 Airbus 320 (avec des options sur 34 autres) pour remplacer ses B-737 et compléter sa flotte.

Tableau 5.9

Statistiques d'exploitation des services réguliers des grands transporteurs

	AIR CANADA			CANADIEN INTERNATIONAL			WARDAIR		
	1987	1988	Écart en %	1987	1988	Écart en %	1987	1988	Écart en %
Passagers transportés (en milliers)	12 562	13 680	8,9	8 507	8 813	3,6	805	1 465	81,2
Passagers-kilomètres payants (en milliers)	20 974 508	22 812 785	8,8	15 476 565	18 017 739	16,4	3 407 367	5 233 245	53,6
Places-kilomètres disponibles (en milliers)	30 069 665	32 298 156	7,4	22 409 296	25 936 569	15,7	5 030 209	7 939 095	57,8
Taux de charge passagers	69,75	70,63	1,3	69,06	69,47	0,6	67,74	65,92	(2,7)
Tonnes-kilomètres de fret (en milliers)	809 644	791 407	(2,3)	329 058	394 764	20,0	64 448	68 712	6,6

Remarque : Les chiffres entre parenthèses représentent une diminution.

Source : Centre des statistiques de l'aviation.

Quant à Wardair, elle a modernisé sa flotte, composée uniquement de gros porteurs en acquerrant six Airbus 310 et en se départissant de deux DC-10. Destiné à rehausser sa capacité en Amérique du Nord, elle a aussi annoncé un programme d'investissement de 2 milliards de dollars pour l'acquisition de deux autres Airbus 310, huit nouveaux MD-88, comparables aux Airbus 320, et 16 Fokker 100, plus petits, avec des options d'achat sur huit MD-88 et huit Fokker 100 supplémentaires.

Transporteurs affiliés

Au quatrième trimestre de 1988, les transporteurs affiliés d'Air Canada ont augmenté de près de 36 p. cent le nombre de leurs vols réguliers par rapport au même trimestre en 1987. Quant aux transporteurs affiliés de Canadien International, l'augmentation a été de plus de 76 p. cent. Par ailleurs, l'augmentation de la capacité en places a été encore plus prononcée : de plus en plus, les transporteurs ont utilisé de gros appareils, soit un renversement de la tendance notée en début d'année.

Afin de subvenir à leurs services en pleine expansion, les transporteurs affiliés ont acheté des appareils à turpopropulsion tels des Jetstream 31 (19 places), des Dash-8 et des ATR 42 (de 36 à 50 places). Certains des plus gros affiliés ont commandé des appareils à réaction, soit des Fokker 28, des Fokker 100, des B-737 et des BAe 146, pour être plus compétitifs sur les longs trajets à forte densité.

Transporteurs indépendants

En 1988, City Express a rationalisé sa flotte avec quatre Dash-7 et quatre Dash-8.

First Air a pris livraison d'un avion à réaction Boeing 727, qui est venu s'ajouter à sa flotte existante composée de trois B-727, de Beavers, de Twin Otters, de Single Otters, de DC-3, de HS 748 et de Dash-7.

Tableau 5.10

Bilan financier des grands transporteurs

	Air Canada*		PWA*		Wardair	
En millions de $	**1988**	**1987**	**1988**	**1987**	**1988**	**1987**
Recettes d'exploitation	3 426	3 131	2 176	1 871	544	396
Dépenses d'exploitation	3 301	3 027	2 098	1 707	563	381
Revenus d'exploitation	125	104	78	164	(19)	15
Bénéfice net	96	46	30	28	(22)	36

( ) indique un chiffre négatif

* Ch

SITUATION FINANCIÈRE DES TRANSPORTEURS

L'expansion des grandes sociétés aériennes sur les marchés internationaux, jumelée à une concurrence de plus en plus vive sur les marchés intérieurs, a produit des résultats variables, allant de profits sans précédent pour Air Canada à des pertes substantielles pour Wardair.

Résultats opérationnels

Au cours d'une année particulièrement difficile pour l'industrie, Air Canada a réussi à augmenter son nombre de passagers et de passagers-kilomètres payants, soit environ 9 p. cent dans chaque cas. Ce chiffre est supérieur à l'augmentation de sa capacité d'emport, ce qui lui a permis de relever le taux de charge moyen de ses appareils jusqu'à 70,6 p. cent. Malgré ces améliorations et d'autres gains de productivité, ses recettes unitaires, exprimées en revenus par passager-kilomètre, ont baissé en 1988. En effet, Air Canada a dû offrir sur ses marchés intérieurs des rabais afin de faire face à la concurrence et de reconquérir la part de marché perdue lors de la grève de ses employés au sol en 1987.

Les opérations de fret d'Air Canada se sont soldées par une baisse marginale, la société ayant restructuré ce secteur pour réduire ses coûts et privilégier ses routes rentables.

Canadien International a augmenté de plus de 15 p. cent la capacité d'emport de ses services passagers et marchandises. En 1988, elle a transporté 3,6 p. cent de passagers en plus grâce à l'inauguration de nouveaux services internationaux vers Francfort et Munich, à une restructuration compétitive de ses horaires intérieurs et à l'expansion continue de son vaste réseau d'apport. La hausse encore plus forte du nombre de ses passagers-kilomètres payants révèle une concentration accrue sur ses routes de longue distance et son taux de charge moyen a presque rejoint celui d'Air Canada. Cependant, ses recettes unitaires ont également baissé en 1988 à cause des rabais qu'elle a dû offrir pour conserver sa clientèle.

Quant à Wardair, ses résultats reflètent son expansion rapide sur les marchés interurbains à densité élevée avec l'acquisition de nouveaux Airbus 310. Son taux de charge moyen moins élevé peut être attribué à plusieurs facteurs, notamment à sa récente entrée dans le domaine des services réguliers, à l'absence d'un réseau d'apport et aux effets des programmes de grands voyageurs mis en place par ses concurrents. Les efforts investis pour attirer la clientèle d'affaires lui ont permis de rehausser ses recettes unitaires, mais sa politique de tarifs inférieurs à ceux de ses concurrents a quand même maintenu ces dernières bien en-deçà de celles d'Air Canada et de Canadien International.

Bilan financier

En 1988, les grands transporteurs aériens du Canada ont été coincés entre l'escalade des coûts résultant de l'expansion des réseaux de services et la baisse des recettes unitaires imputables aux importants rabais tarifaires. Par ailleurs, les commandes de nouveaux appareils, se chiffrant à des milliards de dollars, laissent présager d'autres tensions financières.

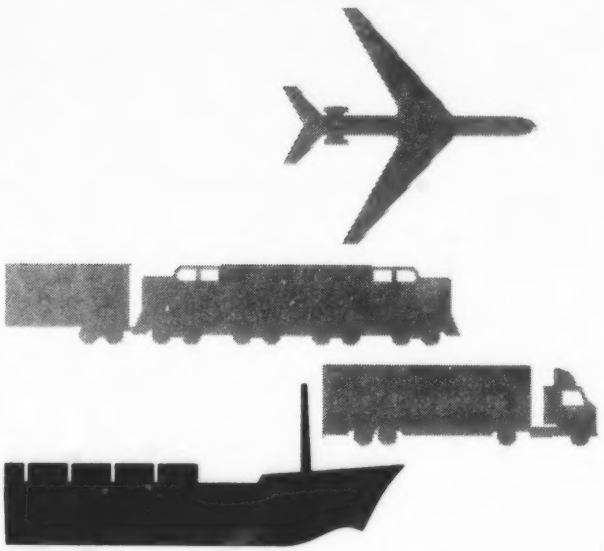
Air Canada a déclaré un bénéfice net sans précédent de 96 millions de dollars pour l'année, doublant ainsi le chiffre de 1987. La hausse de ses recettes d'exploitation provient surtout de la consolidation des revenus de ses nouvelles filiales (Northwest Territorial Airways, Air Alliance, Gelco Express Ltd.), mais aussi de la forte croissance de son trafic de passagers. En outre, la vente d'appareils lui a procuré des revenus autres que ceux liés à l'exploitation.

Ses dépenses d'exploitation ont également grimpé à cause de l'intégration des nouvelles filiales, de la hausse des dépenses découlant des commissions de vente et de la hausse des frais d'entretien. Ses dépenses annuelles d'amortissement ont été sensiblement réduites.

La société PWA (Lignes aériennes Canadien International) a déclaré un bénéfice net de 30,3 millions de dollars pour 1988. Avec cette réduction de moitié de ses revenus d'exploitation par rapport à l'année précédente, occasionnée par des dépenses non récurrentes liées à l'intégration de Pacific Western Airlines et des lignes aériennes du Canadien Pacifique, la nouvelle société a continué de rationaliser ses activités et d'accroître sa capacité de transport de passagers et de fret. Cette stratégie était destinée à assurer sa viabilité

à long terme mais, en raison d'une année caractérisée par une concurrence tarifaire soutenue et une baisse des recettes unitaires, celle-ci a produit des résultats financiers décevants.

La transition de Wardair vers l'exploitation de services réguliers ne devait normalement pas lui permettre de dégager de bénéfices avant le début de la prochaine décennie. En 1988, elle a subi des pertes importantes. La perte estimée de 21,6 millions de dollars pour l'année 1988 représente une chute de près de 58 millions de dollars par rapport à l'année précédente. Les chiffres des deux années englobent les gains après impôts des ventes d'appareils, soit 28,6 millions de dollars en 1987 et 36,1 millions de dollars en 1988. Les efforts résolus d'Air Canada et de Canadien International en vue de protéger leurs parts de marché ont neutralisé la stratégie de réduction significative des prix de Wardair. Même si la société a enregistré une hausse de 37 p. cent de ses recettes d'exploitation, cette mesure n'a pas suffi à compenser la hausse des coûts causée par l'expansion rapide de ses services réguliers.



LES SERVICES DE TRANSPORT PAR EAU

LE TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL DE LIGNE AU CANADA

FAITS SAILLANTS DE 1988

Contrats d'exclusivité limitée

Les effets attendus des contrats d'exclusivité limitée, l'un des nouveaux mécanismes mis en place par la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes (LDCM)* afin d'offrir aux expéditeurs un outil pour faire baisser les taux de fret des conférences, ne se sont pas matérialisés. Contrairement à ce qui s'est passé aux États-Unis, où des milliers de contrats d'exclusivité limitée sont en vigueur, seulement six ont été déposés auprès de l'Office en 1988.

Mesures distinctes

Bien que le mécanisme de mesures distinctes[1] ait été plus largement utilisé que celui se rapportant aux contrats d'exclusivité limitée dans le trafic canadien de ligne, rien ne permet de penser qu'il ait réussi à freiner vraiment les hausses tarifaires générales imposées aux expéditeurs canadiens par les conférences maritimes en 1988.

Contrats d'exclusivité

L'abolition du droit d'exiger la totalité des marchandises provenant d'un même expéditeur, conjuguée à l'avènement des contrats d'exclusivité limitée et des mesures distinctes, a entraîné la disparition des contrats d'exclusivité, les dernières conférences qui les utilisaient les ayant éliminés en 1988.

1. Mesure selon laquelle une ligne membre d'une conférence peut établir un prix ou un service différent de celui déposé dans le tarif.

Connaissance de la *LDCM*

Les résultats de l'enquête réalisée en 1988 par l'Office auprès des expéditeurs canadiens et des transitaires internationaux démontrent que la majorité des répondants connaissent mal les dispositions et les objectifs de la nouvelle législation sur les conférences maritimes.

Incidence de la *LDCM*

Les données disponibles permettent de penser que la *LDCM* a eu peu d'incidence sur le trafic international de ligne au Canada en 1988. Par rapport à 1987, les changements constatés au chapitre de la structure de l'industrie, des niveaux de trafic, des niveaux de service et des taux de fret ont été davantage le résultat du libre jeu des forces du marché sur les différentes routes commerciales, des politiques des conférences maritimes, de la continuation des mesures de rationalisation des services maritimes et des décisions prises à l'étranger sur le transport maritime de ligne.

Entente sur le trafic transpacifique

Afin de réduire les problèmes de surcharge des lignes transpacifiques d'importations et de relever les taux de fret, 13 lignes maritimes membres et non membres de conférences ont convenu en 1988 de réduire de 10 p. cent la capacité disponible dès 1989. Si cet objectif est atteint, l'entente aura pour effet de stabiliser la chute des tarifs et ainsi d'éliminer la situation favorable aux importateurs canadiens occasionnée par le déséquilibre dans les flux de marchandises.

Taux de la Transpacific Westbound Rate Agreement

Consécutive à la dévalorisation du dollar américain par rapport aux principales devises de l'Extrême-Orient, l'augmentation des exportations nord-américaines vers l'Extrême-Orient a provoqué une série de majorations des taux de fret maritime de la Transpacific Westbound Rate Agreement (TWRA), une conférence maritime desservant les pays du bassin du Pacifique. À la fin de 1988, une demande supérieure à la capacité de transport de la TWRA continuait d'exercer des pressions à la hausse sur les tarifs.

Clause sur les conteneurs arrivant à Vancouver

En abolissant en 1988 l'obligation de décharger les conteneurs d'importation arrivant au port de Vancouver, les autorités canadiennes espèrent aider le port à récupérer le trafic de conteneurs perdu au profit des ports américains de Seattle et de Tacoma et inciter les transporteurs maritimes à replacer Vancouver sur leurs itinéraires.

Expansion de l'EDI

Les progrès en matière d'échanges de données informatisées (EDI) ont permis à bon nombre de conférences, de lignes de transport maritime, d'autorités portuaires et de gouvernements de réaliser des gains d'efficacité et de répondre à leurs besoins de documentation. L'engagement pris par la Commission maritime fédérale des États-Unis de mettre au point un système automatisé d'information et de dépôt des tarifs est un exemple particulièrement probant de cette tendance.

RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION

La nouvelle loi dérogatoire sur les conférences maritimes établit un équilibre plus juste entre les intérêts des expéditeurs canadiens et ceux des conférences maritimes.

La *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes (LDCM)* est entrée en vigueur le 17 décembre 1987 pour remplacer la loi du même nom de 1979.

Le but fondamental de la *LDCM* n'a pas changé : soustraire certaines pratiques des conférences maritimes œuvrant au Canada aux dispositions de la *Loi sur la concurrence* du Canada. Cependant, la nouvelle loi contient un certain nombre de nouvelles dispositions destinées à préciser et à limiter les dérogations consenties aux conférences, à établir un meilleur équilibre entre les intérêts des expéditeurs canadiens et ceux des conférences maritimes, par souci d'équité, et à élargir les champs de concurrence tarifaire entre les transporteurs maritimes membres des conférences.

Les lignes membres d'une conférence maritime acceptent des taux, des prix et des conditions de

service préétablis. Pour pouvoir être exemptée de la législation anti-coalition, la conférence est tenue de déposer son accord de base auprès de l'Office. Toutefois, la dérogation consentie ne l'autorise pas à négocier des taux de fret avec des transporteurs intérieurs, ni à établir des prix inférieurs aux coûts. Par ailleurs, la *LDCM* assujettit aux dispositions de la *Loi sur la concurrence* les accords entre lignes membres et non membres de conférences qui en étaient soustraits auparavant.

L'une des innovations majeures de la nouvelle législation concerne l'octroi aux lignes membres de conférences du droit inaliénable de prendre des mesures distinctes.

La *LDCM* autorise également les conférences et les lignes membres à utiliser des contrats confidentiels selon lesquels l'expéditeur s'engage à fournir une quantité minimale de marchandises pendant une période déterminée en échange soit d'un tarif spécial, soit d'un niveau de service par la conférence ou des deux. En revanche, les conférences ont obtenu le droit d'établir les conditions régissant l'utilisation de ces contrats.

En outre, en vertu de la nouvelle loi, les contrats d'exclusivité n'obligent plus l'expéditeur à réserver la totalité de ses marchandises au même transporteur.

Finalement, la *LDCM* met en place des mécanismes d'enquête et de règlement des différends se rapportant aux pratiques des conférences lorsque celles-ci débouchent sur une réduction déraisonnable des services de transport ou une augmentation déraisonnable des frais de transport.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

À l'exception des routes commerciales mineures, la présence des conférences dans le trafic canadien de ligne est demeurée stable.

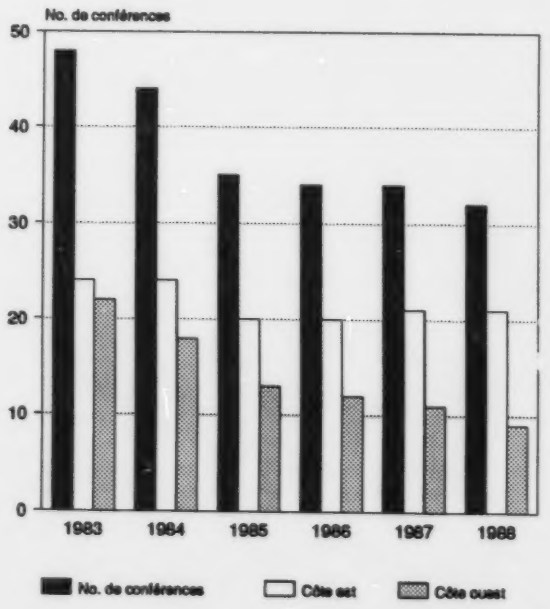
Les conférences maritimes sont des associations de transporteurs maritimes régissant les tarifs, les prix et les modalités de service de leurs membres; elles fournissent des services de transport maritime réguliers et fréquents pour l'importation et l'exportation.

Le nombre de conférences desservant le Canada au cours de chacune des cinq dernières années est indiqué au graphique 6.1.

Le nombre de conférences actives au Canada est passé de 34 en 1987 à 32 en 1988, à la suite de la dissolution de trois conférences mineures et de la création d'une conférence. Le nombre de conférences offrant des services d'importation, d'exportation ou des deux a peu changé de 1987 à 1988 (graphique 6.1). De même, le nombre de conférences desservant les grandes routes commerciales du Canada est demeuré identique durant la même période.

Les statistiques de 1988 font ressortir une diminution du nombre de lignes membres des conférences, du nombre de conférences desservant les côtes est et ouest du Canada et du nombre de services fournis par les conférences maritimes au Canada. Cette situation semble avoir été provoquée surtout par la restructuration du transport maritime international de ligne, l'évolution

GRAPHIQUE 6.1: CONFÉRENCES OEUVRANT AU CANADA AU 31 DÉCEMBRE DE CHAQUE ANNÉE



Source: Dossiers des conférences.

de la structure des échanges commerciaux, le jeu de l'offre et de la demande sur les diverses routes commerciales ainsi que par les mesures de rationalisation des services.

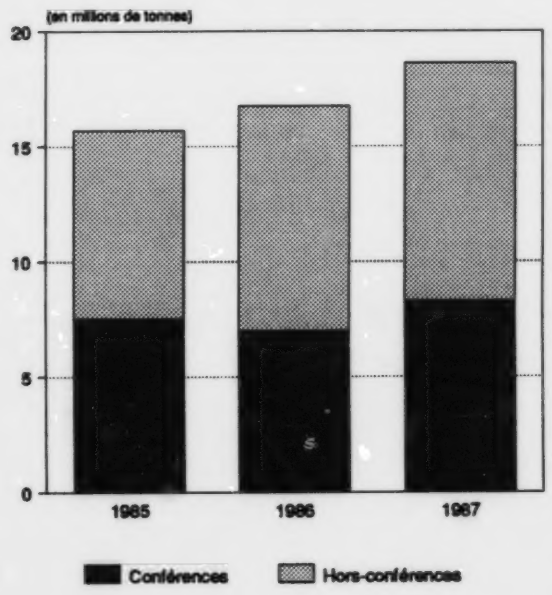
ACTIVITÉS DES CONFÉRENCES

Importance des conférences pour le commerce canadien

Les tonnages transportés par les conférences sont demeurés assez stables.

Totalisant 200 millions de tonnes, les expéditions en vrac hors lignes représentent toujours de loin la plus grosse part du tonnage total acheminé dans le cadre du transport maritime international canadien, soit 90 p. cent, ce qui reflète la très grande importance du vrac dans les échanges internationaux du pays.

GRAPHIQUE 6.2: TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL DE LIGNE AU CANADA



Source: Banque de données de l'ONT sur le trafic de ligne.

Même s'il ne représente qu'une partie minime des transports maritimes internationaux du Canada, le tonnage acheminé par les conférences est loin d'être négligeable, étant donné la valeur plus élevée en proportion de ses marchandises manufacturées et mi-ouvrées (graphique 6.2).

Les volumes transportés par les conférences sont demeurés assez stables. À la suite de l'augmentation de leur nombre et de leur importance, jumelée à la récente baisse des services offerts par les conférences, les lignes indépendantes continuent de dominer le trafic de ligne sur la côte ouest du Canada. En revanche, la stabilité et la longévité des lignes de conférences sur les routes commerciales à partir de la côte est, notamment vers le Royaume-Uni et l'Europe continentale, leur ont permis d'assurer le transport de la majeure partie des exportations et des importations de la côte est.

Service

Les niveaux de service fournis par les lignes de conférences et les lignes indépendantes n'ont pas changé de façon notable.

Comme par les années précédentes, les lignes maritimes desservant le Canada ont introduit en 1988 de l'équipement neuf, modifié leurs échéanciers d'appareillage, leurs ports d'escale et leurs ententes d'affrètement, et inauguré ou abandonné certains services. Cependant, toutes ces activités n'ont pas vraiment modifié le niveau global des services offerts aux expéditeurs et importateurs canadiens par les lignes de conférences et les lignes indépendantes de 1987 à 1988.

Quatre lignes indépendantes ont inauguré des services sur la côte est, deux lignes importantes mouillant à Vancouver ont transféré leurs activités aux États-Unis, deux lignes ont fusionné et une autre s'est retirée du transport maritime.

Les changements, survenus entre le deuxième trimestre de 1987 et le troisième trimestre de 1988, au nombre de lignes membres et non membres de conférences desservant le Canada sur ses trois grandes routes commerciales, soit à destination et en provenance du Royaume-Uni et de l'Europe continentale, des pays du bassin du Pacifique, de

Tableau 6.1

Nombre de services uniques offerts par les lignes maritimes sur les grandes routes commerciales canadiennes

De/Vers l'Ouest canadien	Printemps 1987	Automne 1988
Lignes membres de conférences	23	21
Lignes non membres de conférences	21	20
De/Vers l'Est canadien		
Lignes membres de conférences	24	23
Lignes non membres de conférences	35	38

Remarque : Ces chiffres comprennent les escales directes au Canada, les services au Canada via les ports américains et les services avec jonction terrestre.

l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, sont présentés au tableau 6.1.

S'il est vrai que pour les lignes membres et non membres des côtes est et ouest du Canada, la fréquence des services et le temps moyen de transit vers les ports étrangers sont demeurés assez stables de 1987 à 1988, il reste que plusieurs lignes ont mis en service des navires avec capacité plus élevé de chargement. Malgré l'accroissement de la capacité d'emport sur plusieurs routes, l'effet de ce phénomène sur les expéditeurs et les importateurs canadiens est difficile à mesurer puisque bon nombre des lignes utilisant de plus gros navires font escale aussi bien dans les ports américains que canadiens et recherchent activement des marchandises américaines, peu importe leur port d'embarquement. En 1988, l'Office n'a reçu des expéditeurs aucune plainte officielle ou officieuse concernant la disponibilité des services.

Tarifs

Les tarifs des conférences ont évolué de façon variable sur les grandes routes commerciales.

L'évolution des tarifs de conférences a été analysée pour les grandes routes commerciales reliant l'Est canadien à l'Australie et la Nouvelle-Zélande, l'Est canadien au Royaume-Uni et l'Europe continentale de même que l'Est et l'Ouest canadiens à l'Extrême-Orient. Voici les résultats d'une analyse effectuée pour un petit nombre de produits principaux transportés par les conférences œuvrant sur ces grandes routes commerciales et le volume transporté servant à déterminer l'importance relative du trafic des divers produits.

Est canadien - Australie et Nouvelle-Zélande

Deux conférences étaient actives sur cette route en 1987 et 1988, soit une à l'importation et l'autre à l'exportation, et chacune incluant les deux mêmes lignes membres. La conférence d'exportation avait imposé une hausse tarifaire générale de 6 p. cent en 1987, sans toutefois majorer ses tarifs en 1988. De fait, la concurrence exercée par le grand nombre de lignes non membres desservant cette route, la baisse récente des facteurs d'ajustement monétaire et du mazout lourd, et la fermeté du dollar canadien ont exercé depuis deux ans des pressions à la baisse sur les tarifs. Les changements apportés aux taux de fret des principaux produits transportés par cette conférence confirment ces observations.

En 1988, les forces du marché et la concurrence des lignes non membres ont également contribué à une baisse générale des tarifs pratiqués par la

conférence d'importation desservant cette route. De 1987 à 1988, les taux de fret appliqués aux principaux produits sont demeurés assez stables, étant établis à partir de négociations collectives entre les offices de commercialisation du gouvernement australien et tous les transporteurs.

Les nouveaux mécanismes de tarification mis en place par la *LDCM*, soit les mesures distinctes et les contrats d'exclusivité limitée, ne semblent pas avoir contribué à la baisse des tarifs appliqués à cette route, aucun n'ayant été utilisé par l'une ou l'autre des deux conférences. Dès le milieu de 1987, ces dernières avaient également aboli progressivement l'utilisation des contrats d'exclusivité.

Est canadien - Royaume-Uni et Europe continentale

En 1987 et 1988, quatre conférences étaient actives sur cette route : deux à l'exportation, une vers le Royaume-Uni et l'autre vers l'Europe continentale, et deux à l'importation, chacune regroupant les mêmes lignes membres.

Bien qu'en 1987, elles n'avaient imposé aucune majoration tarifaire générale, les deux conférences à l'exportation ont haussé leurs tarifs de base à trois reprises en 1988. Malgré cela, en raison des guerres de prix dévastatrices et du fléchissement des tonnages du milieu des années 1980, ce n'est que maintenant que leurs taux de fret commencent à leur paraître acceptables. À la suite du fléchissement du dollar américain par rapport aux devises européennes, l'augmentation soudaine des tonnages importés en 1988 a rétabli un certain équilibre dans les flux de marchandises tout en provoquant une hausse des tarifs d'importation. Cela dit, l'arrivée de la ligne Maersk sur ce marché en 1988 contribuera peut-être, avec sa capacité d'emport substantielle, à modérer la hausse des taux de fret à l'exportation l'an prochain.

Ces conférences ont interdit l'utilisation des contrats d'exclusivité limitée et n'ont pris que deux mesures distinctes en 1988; à partir du 1er janvier 1988, elles ont aboli les contrats d'exclusivité qui régissaient auparavant la majeure partie de leur trafic d'exportations.

Malgré la relance soudaine du trafic d'importation, la majeure partie du tonnage continue d'être acheminée par les conférences d'importation sur cette route et cette situation se répercute au niveau des tarifs. En 1987, les conférences d'importation ont annoncé une hausse tarifaire générale et ont majoré leurs tarifs à deux reprises en 1988. Ces hausses tarifaires s'expliquent par la dominance des deux conférences sur ce marché, la non-utilisation des contrats d'exclusivité limitée et des mesures distinctes ainsi que par la constance de la demande de services de ligne.

Est et Ouest canadiens - Extrême-Orient

Quatre conférences desservent les routes transpacifiques. La Transpacific Westbound Rate Agreement (TWRA) est la seule conférence d'exportation offrant des services à partir de l'Est et l'Ouest canadiens vers les pays du bassin du Pacifique, dont le Japon. Trois conférences en l'occurrence, la Asia North America Eastbound Rate Agreement (ANERA), qui dessert l'Est et l'Ouest canadiens à partir des pays du bassin du Pacifique à l'exclusion du Japon, la Japan-East Canada (JEC) et la Japan-West Canada Freight Conference (JWC) offrent des services d'importation au Canada.

La TWRA et l'ANERA sont des conférences mixtes Canada-États-Unis tandis que la JEC et la JWC sont le prolongement de conférences américaines. Les changements de tarifs observés en 1987 et en 1988 s'expliquent en grande partie par les tendances ou changements constatés aux États-Unis, pays qui est à l'origine de la plus grosse part du commerce de ligne transporté sur cette route.

Après plusieurs années de tarifs peu élevés pour les produits d'exportation, les taux de la TWRA ont commencé à monter en 1987 et la tendance s'est maintenue en 1988. Le maintien de ces taux de fret en 1988 peut être attribué à la baisse du dollar américain par rapport au yen japonais, qui a entraîné une augmentation des exportations canadiennes et américaines vers l'Extrême-Orient. En moyenne, les tonnages d'exportation transportés vers les côtes d'Extrême-Orient à partir des côtes est et ouest des États-Unis et du Golfe du Mexique ont grimpé de 33 p. cent en 1988.

À cause de la croissance soudaine des exportations, la demande de places de conteneurs sur les navires a dépassé les capacités disponibles, poussant les lignes de la TWRA à tenter d'optimiser l'utilisation et leurs recettes générées par leur capacité. De ce fait, faute d'espace, les expéditeurs de produits de moindre

valeur ont eu beaucoup de mal à obtenir qu'ils soient transportés sur les bateaux de la TWRA. La situation s'est tellement détériorée que des lignes membres de la TWRA ont pris des mesures distinctes afin d'augmenter les taux de fret au lieu de les diminuer. De plus, comme la demande est demeurée supérieure à l'offre et que les taux ont continué de grimper, les lignes membres de la TWRA ont hésité à signer des contrats d'exclusivité limitée avec les expéditeurs voulant se protéger des hausses dans les taux de fret.

En revanche, en 1988, le renversement des flux de marchandises provoqué par la dépréciation du dollar américain, conjugué à la capacité excédentaire des services des lignes d'importation, a entraîné des baisses de taux pour les produits acheminés d'Extrême-Orient vers l'Amérique du Nord par les lignes membres de l'ANERA.

Afin de préserver leur part du marché, plusieurs lignes membres de l'ANERA ont fréquemment eu recours aux mesures distinctes, accentuant la baisse des taux en 1988. Des niveaux tarifaires minimums pour les mesures distinctes avaient été établis par l'ANERA en 1987, mais ils ont été abandonnés lors de l'entrée en vigueur de la *LDCM*, et les lignes membres de la conférence ont alors commencé à appliquer des taux inférieurs aux taux minimums antérieurs. L'utilisation de contrats d'exclusivité limitée dans le commerce américain d'importation a nettement diminué en 1988, les expéditeurs hésitant à s'engager sur la base de taux contractuels dans une période de baisse tarifaire. En effet, la moitié des marchandises de l'ANERA étaient acheminées dans le cadre de contrats d'exclusivité limitée en 1988 contre 80 p. cent en 1987.

La persistance des problèmes de capacité excédentaire a contraint plusieurs transporteurs transpacifiques à accepter formellement de réduire de 10 p. cent dès 1989 la capacité des services offerts. Les transporteurs espèrent stopper la dégringolade des tarifs d'importation afin de les ramener à des niveaux plus acceptables.

Comme ceux de l'ANERA, les taux appliqués par la JEC et la JWC ont baissé durant le premier semestre de 1988; par la suite, ces conférences ont permis à leurs lignes membres de fixer leurs propres tarifs. Avec l'annonce d'une telle libéralisation de prix, les deux conférences ont cessé de déposer leurs tarifs auprès de l'Office, ne permettant plus de mesurer les changements tarifaires intervenus durant le deuxième semestre de l'année. Toutefois, l'information recueillie grâce à l'enquête menée auprès des conférences révèle que les taux ont continué de baisser jusqu'à la fin de 1988.

EFFICACITÉ DE LA *LDCM* DURANT LA PREMIÈRE ANNÉE

Contrats d'exclusivité limitée

Peu de contrats d'exclusivité limitée ont été signés dans le transport maritime de ligne régulière au Canada.

Seulement six contrats d'exclusivité limitée ont été déposés auprès de l'Office en 1988, soit cinq à l'importation et un à l'exportation. Tous les contrats d'importation déposés en 1988 ont été négociés avec des sociétés important des marchandises d'Extrême-Orient. Le seul contrat d'exportation déposé concerne des marchandises expédiées du Canada vers l'Europe.

L'enquête de l'Office effectuée auprès des expéditeurs canadiens, des transitaires et des conférences confirme qu'il y a eu très peu de fret international acheminé en vertu de contrats d'exclusivité limitée en 1988. En comparaison, près de 500 contrats d'exclusivité limitée avaient été déposés auprès de la Federal Maritime Commission des États-Unis (FMC) durant la première année d'entrée en vigueur de la *Shipping Act of 1984* américaine. Quelque 4 000 contrats d'exclusivité limitée par an ont été déposés auprès de la FMC depuis trois ans. Selon des estimations, environ 3 500 d'entre eux sont actuellement en vigueur dans le trafic américain de ligne.

En 1988, plusieurs facteurs semblent expliquer le faible taux d'utilisation des contrats d'exclusivité limitée dans le trafic canadien de ligne. Selon les conférences, l'effet négatif exercé sur les taux de fret de base par l'utilisation généralisée des contrats d'exclusivité limitée aux États-Unis semble avoir découragé encore plus certaines conférences canadiennes quant à leur utilisation. De plus, les conférences desservant certaines routes commerciales à destination ou en provenance du Canada ont convenu d'adopter des politiques interdisant à leurs lignes membres l'utilisation de contrats d'exclusivité limitée.

Plusieurs exportations canadiennes, comme le papier journal, la pâte à papier et les autres produits forestiers, bien qu'elles soient plus susceptibles d'être acheminées dans le cadre de tels contrats, sont transportées sur des navires affrétés par l'exportateur ou sur des lignes non membres spécialisées dans ce type de transport et, ainsi, n'utilisent pas les services des conférences.

Les tendances observées en 1988 dans le trafic canadien de ligne ne favorisaient pas l'utilisation généralisée des contrats d'exclusivité limitée. Bien que ces contrats aient été reçus favorablement par les expéditeurs canadiens de marchandises destinées à l'Extrême-Orient, et par ceux échangeant avec le Royaume-Uni et l'Europe continentale, la hausse inexorable des tarifs sur ces routes en 1988 a peu incité les conférences à négocier des contrats à long terme ne leur permettant pas de maximiser leurs revenus. En contrepartie, à la suite du fléchissement de la demande et de la capacité excédentaire qui en a résulté pour les transporteurs, les importateurs canadiens recevant des marchandises d'Extrême-Orient n'avaient pas avantage à signer des contrats d'exclusivité limitée puisque les taux de fret à l'importation étaient à la baisse.

Toute proportion gardée, en raison du nombre restreint de gros expéditeurs au Canada, il est peu probable que les contrats d'exclusivité limitée puissent occuper dans le commerce canadien une place aussi importante que celle qu'elle occupe dans le commerce américain. Cependant, rien ne laisse présager qu'ils ne seront pas utilisés plus fréquemment.

Mesures distinctes

Sept conférences seulement ont pris des mesures distinctes.

Les mesures distinctes ne sont pas une nouveauté sur la scène du transport maritime international canadien puisque bon nombre de conférences desservant le Canada avaient inclus dans leurs accords le droit pour leurs membres d'adopter de telles mesures et ce, avant même l'entrée en vigueur de la *LDCM*.

Les tarifs de conférences déposés auprès de l'Office révèlent que les lignes membres de sept conférences, sur un total de 32, ont appliqué des mesures distinctes en 1988, contre cinq en 1987. Les sept conférences dont il s'agit sont les suivantes : l'ANERA, la TWRA, la JEC, la JWC, la Canadian Group Agreement, la 8900 Agreement et la Canada-U.K. Freight Conference.

Sur ces sept conférences, deux d'entre elles ont utilisé constamment cette option tarifaire, trois autres ont pris 50 mesures ou moins et deux conférences, très rarement, 10 mesures ou moins. Quant aux deux conférences ayant eu recours constamment à cette option, l'enquête a révélé qu'une proportion importante de leurs tonnages canadiens de 1987 et 1988 avaient été ainsi acheminés.

Chez la plupart des conférences, l'information disponible démontre que l'adoption d'une mesure tarifaire distincte par une ligne membre génère rapidement un effet d'entraînement auprès des autres lignes membres. Par ailleurs, toujours selon l'information disponible, les mesures distinctes prises ont porté sur un vaste éventail de produits. En 1988, les rabais consentis se sont situés entre 15 et 45 p. cent, le pourcentage variant selon la conférence, la ligne de la conférence, le produit, les conditions de transport et l'itinéraire.

À première vue, le mécanisme des mesures distinctes de la *LDCM* semble avoir eu une forte répercussion sur les activités de la TWRA puisque ses membres y ont souvent eu recours en 1988, en particulier pour le transport des principaux produits acheminés du Canada vers l'Extrême-Orient. Toutefois, le nombre total de mesures distinctes déposées par cette conférence en 1988 a diminué par rapport à 1987, soit 1 604 contre 2 258, et n'étaient en majorité que le prolongement de celles prises en 1987. À mesure que les tarifs de la TWRA ont grimpé d'une année à l'autre, la plupart des lignes membres ont relevé leurs taux de mesures distinctes de façon à maintenir un écart constant entre ces taux et ceux des tarifs de base. Les rabais consentis par les lignes de la TWRA ont varié entre 10 et 40 p. cent selon le produit, les conditions de transport et l'itinéraire.

Quant à l'ANERA, ses lignes membres ont continuellement pris des mesures distinctes en 1987 et 1988. L'abolition des taux minimums, que préconise la *LDCM*, a permis aux lignes membres d'adopter des mesures distinctes en-deçà des minimums antérieurement établis. L'étude des principaux produits transportés par les lignes de

l'ANERA pour le compte de clients canadiens révèle que les taux appliqués ont généralement baissé durant cette période, surtout en raison des mesures tarifaires. La plupart des lignes se fondent généralement sur les mesures distinctes prises par les autres : si les expéditeurs ont la possibilité d'obtenir des réductions allant de 10 à 30 p. cent sur le transport de ces produits, la plupart des lignes établissent des tarifs semblables pour chacun des produits. Afin de tenir compte des mesures distinctes prises par les lignes individuelles, la restructuration tarifaire de la conférence en 1988 témoigne du constant recours aux mesures distinctes par les membres de l'ANERA.

S'il est vrai que l'intégration obligatoire de la clause des mesures distinctes dans les accords de conférences déposés en vertu de la *LDCM* a très peu contribué à la baisse des taux de fret sur les importations en provenance de l'Extrême-Orient, il semble néanmoins que d'autres facteurs aient joué un rôle clé dans l'établissement des tarifs de conférences sur cette route en 1988, notamment les mouvements observés au chapitre des flux commerciaux et le déséquilibre entre la demande des expéditeurs et la capacité d'emport disponible.

Contrats d'exclusivité

Les contrats d'exclusivité sont disparus en 1988.

Dans l'ancienne loi sur les conférences maritimes, les contrats d'exclusivité, alors appelés contrats de clientèle, donnaient aux expéditeurs et aux importateurs canadiens la possibilité d'obtenir un rabais d'au plus 15 p. cent par rapport au taux de fret de base de la conférence et ce, en échange de l'engagement formel de réserver la totalité de leur trafic de marchandises à la conférence.

Depuis 1980, de moins en moins de contrats d'exclusivité sont signés par les conférences desservant le Canada. Cette tendance s'est accentuée avec l'adoption de la *Shipping Act of 1984* aux États-Unis, qui légitimait l'utilisation des contrats d'exclusivité limitée et autorisait les conférences participant au trafic américain de ligne à adopter des mesures distinctes. Seulement 10 des 41 conférences desservant le Canada en 1984 utilisaient alors des contrats d'exclusivité; en 1987, elles n'étaient plus que trois. En abolissant le droit pour une conférence d'exiger le transport de la totalité des marchandises, la *LDCM* a contraint les dernières conférences qui utilisaient ce mécanisme à le rejeter complètement. Récemment encore, la grande majorité des marchandises canadiennes dans le trafic de ligne acheminées par les conférences desservant la route reliant l'Est canadien au Royaume-Uni et à l'Europe continentale l'étaient en vertu de contrats d'exclusivité. Cependant, au 1er janvier 1988, ces mêmes conférences avaient cessé d'utiliser ce type de contrats.

Les modifications apportées aux contrats d'exclusivité par la *LDCM*, tout comme l'acceptation par cette loi de l'utilisation des contrats d'exclusivité limitée et des mesures distinctes par les conférences desservant le Canada semblent avoir accéléré la disparition de ce type de contrats.

Opinion des expéditeurs

La plupart des expéditeurs n'ont pas constaté d'incidence notable de la LDCM *sur leurs activités.*

En 1988, les résultats de l'enquête menée auprès des expéditeurs ont démontré que près des deux tiers de tous les expéditeurs et importateurs n'avaient qu'une connaissance très vague de la *LDCM*, seulement 7 p. cent affirmant bien en connaître les dispositions. La ventilation des résultats démontre que les grands expéditeurs, ainsi que les expéditeurs ou les importateurs planifiant le transport de leurs marchandises avec les transporteurs maritimes sans intermédiaire, sont mieux placés pour connaître la *LDCM* que les petits expéditeurs.

Les expéditeurs et les importateurs ont évalué l'effet des nouvelles dispositions législatives ainsi que l'incidence globale de la Loi. Le tableau 6.2 regroupe les réponses de ceux qui connaissaient bien la Loi.

Quant aux mesures distinctes, seulement 15 p. cent des expéditeurs et des importateurs interviewés ont mentionné l'utilisation de tarifs de mesures distinctes pour le transport de leurs marchandises. En tout, 41 expéditeurs ont demandé à des transporteurs de conférences de prendre des mesures distinctes et 27 d'entre eux,

Tableau 6.2

Évaluation de la *LDCM* par les expéditeurs

	Effet bénéfique (%)	Aucun effet (%)	Effet négatif (%)
LDCM en général	29	63	8
Contrats d'exclusivité limitée	21	74	5
Mesures distinctes	32	65	3
Plus d'un seul groupe d'expéditeurs désigné	13	85	2
Contrats d'exclusivité (réservation de moins de 100 % du volume)	18	79	3
Exigence de préavis de surprime	27	63	10
Règlement des différends	7	90	3

dans au moins 50 p. cent des cas, ont réussi à persuader un transporteur de conférence de déposer une mesure distincte.

Pour ce qui est des contrats d'exclusivité limitée, seulement 4 p. cent des répondants ont dit avoir utilisé ce nouveau mécanisme de prix de la *LDCM*. L'usage rapporté de cette disposition de la Loi s'explique soit par le fait que les expéditeurs confondent les contrats d'exclusivité limitée et les contrats d'exclusivité ou par l'inclusion des contrats américains d'exclusivité limitée dans leurs réponses.

Exprimant leur opinion au sujet des services offerts par les lignes membres et non membres en 1988, les répondants accordent une meilleure cote aux lignes non membres quant aux questions de prix/tarif, mais préfèrent les lignes membres quant à la fréquence des services, à la capacité disponible, au temps de transit et à la qualité globale du service.

Environ 10 p. cent des expéditeurs ayant répondu à la section maritime de l'enquête ont livré des commentaires personnels sur la législation. La majorité de leurs remarques touchent aux difficultés rencontrées pour négocier des contrats d'exclusivité limitée, des tarifs de mesures distinctes et des taux de fret maritime généraux avec les lignes membres de conférences.

Opinion des transitaires

La LDCM *a eu peu d'incidence sur les activités des transitaires.*

En plus de l'enquête effectuée auprès des expéditeurs et des conférences maritimes, l'Office a aussi interviewé des transitaires internationaux afin de connaître leur avis sur l'incidence de la *LDCM* sur leurs activités en 1987 et 1988.

Les résultats démontrent que les transitaires connaissent relativement mieux la *LDCM* que les expéditeurs. Près de la moitié des répondants ont déclaré être généralement bien au courant de ses dispositions. Quant à son incidence, un peu moins des deux tiers mentionnent que la *LDCM* n'a eu

qu'une répercussion marginale sur leurs activités en 1988.

Afin de planifier le transport des marchandises importées et exportées de leurs clients, la plupart des transitaires font appel sans distinction à des lignes membres et non membres de conférences. Quant à l'importance relative des facteurs pris en considération pour choisir un transporteur maritime, une forte majorité a affirmé que le facteur le plus important était le prix du service, suivi de la fréquence des départs offerts par la ligne.

Au sujet du recours aux mesures distinctes, environ 25 p. cent des transitaires disent avoir acheminé très souvent des importations et des exportations sous des tarifs de mesures distinctes tandis que la moitié d'entre eux n'ont pas du tout utilisé cette forme de tarification en 1988. L'opinion des transitaires est partagée quant aux effets de la clause de mesures distinctes sur le réseau de transport par conférence : 14 p. cent pensent qu'elle a affaibli le réseau et 14 p. cent, qu'elle le renforce. Les autres répondants sont d'avis qu'elle n'a eu aucune retombée, qu'ils l'ignorent ou qu'il est trop tôt pour une évaluation.

Le dernier élément des mesures distinctes concerne le préavis de 15 jours que les lignes membres des conférences sont tenues de donner à celles-ci. L'enquête démontre que 50 p. cent des transitaires trouvent la période de préavis trop longue tandis que 50 p. cent la considère satisfaisante.

Parmi les divers mécanismes de tarification mis à la disposition des transitaires, ce sont les contrats d'exclusivité limitée et les contrats d'exclusivité qui ont obtenu le moins de faveur. Cependant, 80 p. cent des transitaires ont affirmé n'avoir jamais demandé aux conférences de négocier des contrats d'exclusivité limitée.

Dans l'ensemble, les transitaires n'ont formulé aucune plainte ni exprimé aucune préoccupation majeure au sujet de l'application de la *LDCM*. Toutefois, certains commentaires recueillis ont laissé poindre une certaine insatisfaction à l'égard des conférences, à savoir qu'elles ont parfois tendance à être insensibles aux besoins des expéditeurs surtout lorsqu'il s'agit d'autoriser les lignes membres à offrir des mesures distinctes.

Opinion des conférences

Les conférences déclarent que la LDCM *a eu une incidence négligeable sur leurs activités.*

En 1987 et 1988, 75 p. cent de toutes les conférences desservant le Canada ont rempli le questionnaire de l'Office. Deux conférences ont indiqué en 1987 que l'ampleur de leurs opérations ne justifiait pas le renvoi du questionnaire, imitées par trois autres en 1988, et six autres sections d'une conférence ont retourné conjointement des questionnaires.

Dix conférences ont abordé la question des mesures distinctes, cinq d'entre elles exprimant le vœu qu'elles soient abrogées et cinq autres souhaitant que la période actuelle de préavis de 15 jours soit allongée. Quant à l'incidence des mesures distinctes sur les tarifs en 1988, trois conférences seulement ont soutenu qu'elles ont fait baisser les tarifs, deux autres affirmant qu'elles n'ont eu aucun effet.

Par ailleurs, 10 répondants ont déclaré que les contrats d'exclusivité posent un problème et recommandent le retour aux dispositions de la *LDCM de 1979*. Selon les conférences, le contrôle de l'application du respect des exigences minimales des contrats d'exclusivité est chose impossible si l'expéditeur ne leur réserve pas la totalité de ses marchandises.

Neuf conférences disent avoir relevé leurs tarifs en 1988, notamment en raison des frais d'exploitation, des dépenses d'investissement des lignes et de l'augmentation des frais divers.

Quant aux contrats d'exclusivité limitée, 11 conférences ont recommandé le *statu quo* des dispositions actuelles et neuf n'ont fourni aucune réponse.

Une conférence a estimé que la *LDCM* a eu une incidence positive sur la façon dont opère l'industrie, quatre ont parlé d'une incidence négative et 15 autres, d'aucune incidence.

INCIDENCE DE LA *LDCM*

En 1988, les données disponibles permettent de penser que la *LDCM* a eu peu d'incidence sur le trafic canadien international de ligne. Les changements observés par rapport à 1987 au chapitre de la structure de l'industrie, des niveaux de trafic, des niveaux de service et des taux de fret sont davantage imputables au jeu des forces du marché sur les différentes routes commerciales, aux politiques des conférences maritimes, à la poursuite des mesures de rationalisation des services maritimes et aux décisions prises à l'étranger sur le transport maritime de ligne.

Peu de contrats d'exclusivité limitée ont été déposés en 1988. Le mécanisme des mesures distinctes a été plus utilisé, mais son incidence est demeurée négligeable sur une seule route commerciale. De fait, des mesures distinctes ont parfois été prises afin de relever des tarifs plutôt que de les réduire. En définitive, la *LDCM* a fait disparaître les contrats d'exclusivité du transport maritime canadien de ligne.

L'enquête menée auprès des expéditeurs canadiens, des transitaires internationaux et des conférences desservant le Canada confirme que la *LDCM* n'a eu que des effets négligeables sur leurs activités respectives, et que ses dispositions sont encore généralement méconnues.

L'APPROVISIONNEMENT PAR EAU DANS LE NORD

FAITS SAILLANTS DE 1988

Retrait de l'Arctic Transportation Ltd. (ATL)

L'événement marquant de l'année a été le retrait de l'ATL des services d'approvisionnement des collectivités du réseau du Mackenzie et la cession de son équipement fluvial à la Northern Transportation Company Limited (NTCL), le principal transporteur du réseau. Avant l'ouverture de la saison 1988, l'ATL avait informé l'Office de son intention de ne pas renouveler son permis d'approvisionnement des collectivités du Nord. Cet événement a eu pour conséquence de renforcer la domination exercée par la NTCL sur le réseau.

Achèvement de la ligne hydroélectrique de la Saskatchewan Power Corporation (SPC)

L'achèvement de la nouvelle ligne hydroélectrique de la Saskatchewan Power Corporation (SPC) le long de la rive nord du lac Athabasca a été le fait saillant du réseau de l'Athabasca. Cela devrait ramener la tendance de 1983 à 1986 à la baisse dans les volumes de marchandises transportées sur le réseau, notamment le volume de carburant en vrac expédié.

Situation précaire de Cree Band Marine

La Cree Band Marine (CBM) a connu en 1988 un certain nombre de problèmes qui l'ont empêchée d'assurer un service régulier de transport sur barges.

RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION

Les principaux changements introduits comprennent l'abrogation de la Loi sur les transports, *la rationalisation des procédures de délivrance de permis et l'assouplissement des exigences de dépôt des tarifs.*

Conscient de son obligation de veiller à ce que les collectivités éloignées du Nord obtiennent à un coût raisonnable les services de transport par eau nécessaires à leur survie économique, le gouvernement fédéral a réglementé jusqu'en 1987 les transports de passagers et de marchandises dans le Nord par l'entremise de la Commission canadienne des transports (CCT), en vertu de la *Loi sur les transports*. Après l'entrée en vigueur de la *Loi nationale de 1987 sur les transports (LNT)* et l'abrogation subséquente de la *Loi sur les transports*, ce régime de réglementation a été profondément remanié en 1988.

L'un des aspects particulièrement importants de cette réforme concerne la déréglementation du transport par eau des marchandises destinées à la défense nationale ou à l'exploration et à l'exploitation des richesses non renouvelables du Nord. Toutefois, la *LNT* impose des conditions aux permis des transporteurs par eau assurant des services d'approvisionnement des collectivités dans les régions du fleuve Mackenzie et de l'Arctique occidental, d'une part, et de l'Athabasca, d'autre part (graphiques 6.3 et 6.4). En vertu de la *Loi sur les transports*, la CCT réglementait le transport de passagers et de marchandises dans les deux régions. Le transport de carburant en vrac dans l'Arctique occidental, qui n'était pas réglementé sous l'ancien système, fait désormais partie de la définition des marchandises d'approvisionnement du Nord et est donc assujetti à la réglementation.

En outre, la Loi permet de protéger, sur demande, les droits acquis des transporteurs qui avaient offert des services d'approvisionnement dans les deux régions lors des cinq années précédant l'adoption de la nouvelle loi.

La nouvelle loi a aussi prévu la rationalisation de la procédure de délivrance des permis. Elle autorise la délivrance de permis d'approvisionnement du Nord pour une période indéterminée au lieu d'une période d'un an, comme c'était le cas sous l'ancienne loi sur les transports, et accorde le permis en fonction de la capacité de transport totale du candidat plutôt que sur chaque bateau utilisé.

Les modifications apportées aux dispositions relatives aux tarifs obligent les transporteurs à déposer auprès de l'Office les tarifs réellement exigés et de les publier dans les collectivités desservies. Auparavant, un tarif de base maximum était soumis à l'approbation de l'organisme de réglementation.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

La structure des réseaux d'approvisionnement du Mackenzie et de l'Athabasca est demeurée stable.

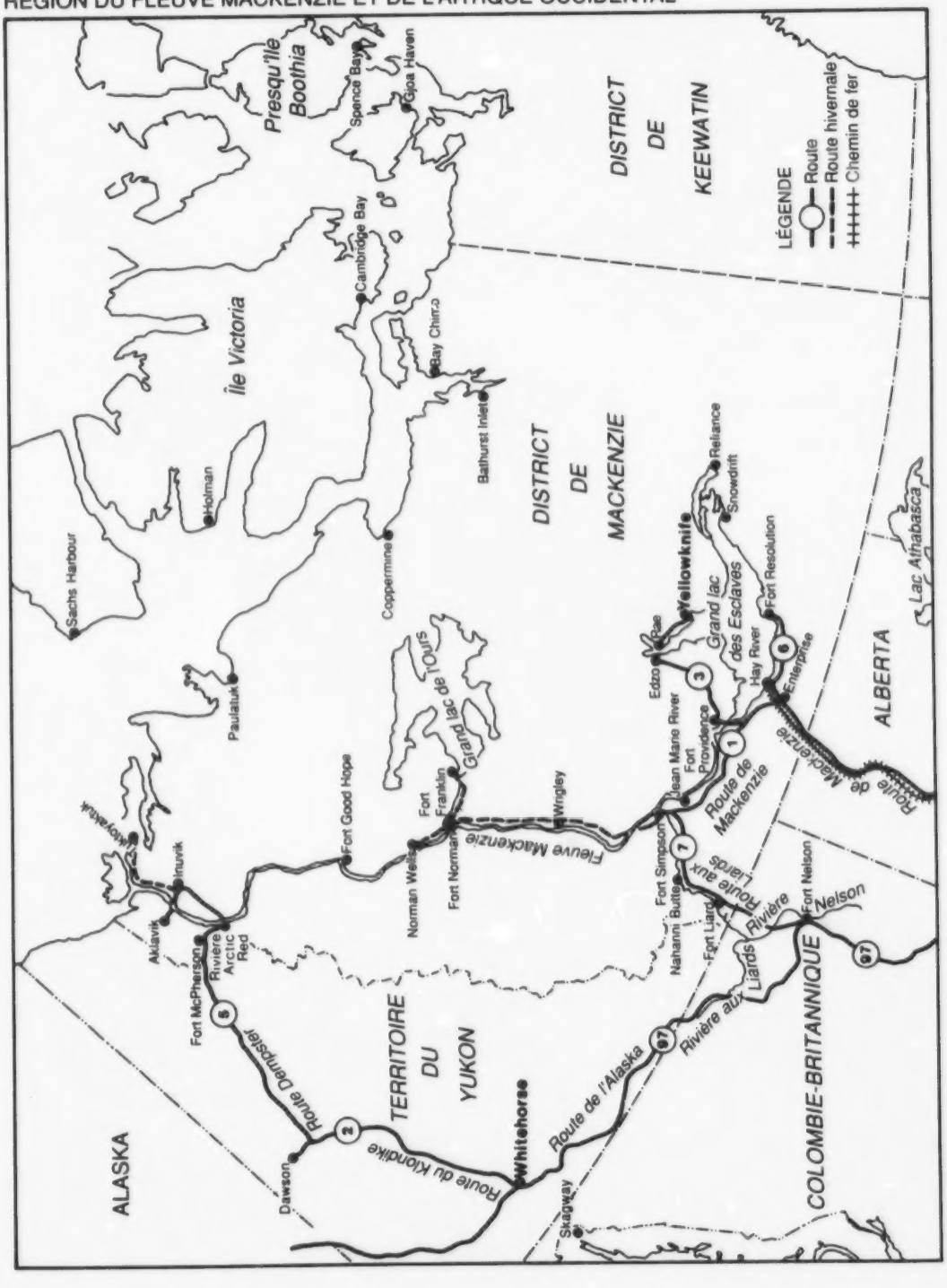
Bien que la réglementation touchant les services d'approvisionnement par eau dans le Nord ait été profondément remaniée, la structure de l'industrie n'a pas connu de changements notables de 1987 à 1988.

En 1988, l'Office a délivré des permis à trois transporteurs - la Northern Transportation Company Limited (NTCL), la Cooper Barging Service Ltd. (CBSL) et la Coastal Marine Ltd. (CML) - pour la prestation de services d'approvisionnement dans le réseau du Mackenzie. En 1987, ces trois transporteurs avaient aussi obtenu un permis ainsi que l'Arctic Transportation Ltd (ATL) et Len Cardinal Transport. La société Beluga Tours Ltd. offrait également des services en vertu d'une autorisation d'exploitation temporaire. L'ATL n'a pas demandé de permis pour la saison de 1988, mais elle a poursuivi l'exploitation des services liés à la mise en valeur du pétrole et du gaz naturel de la mer de Beaufort.

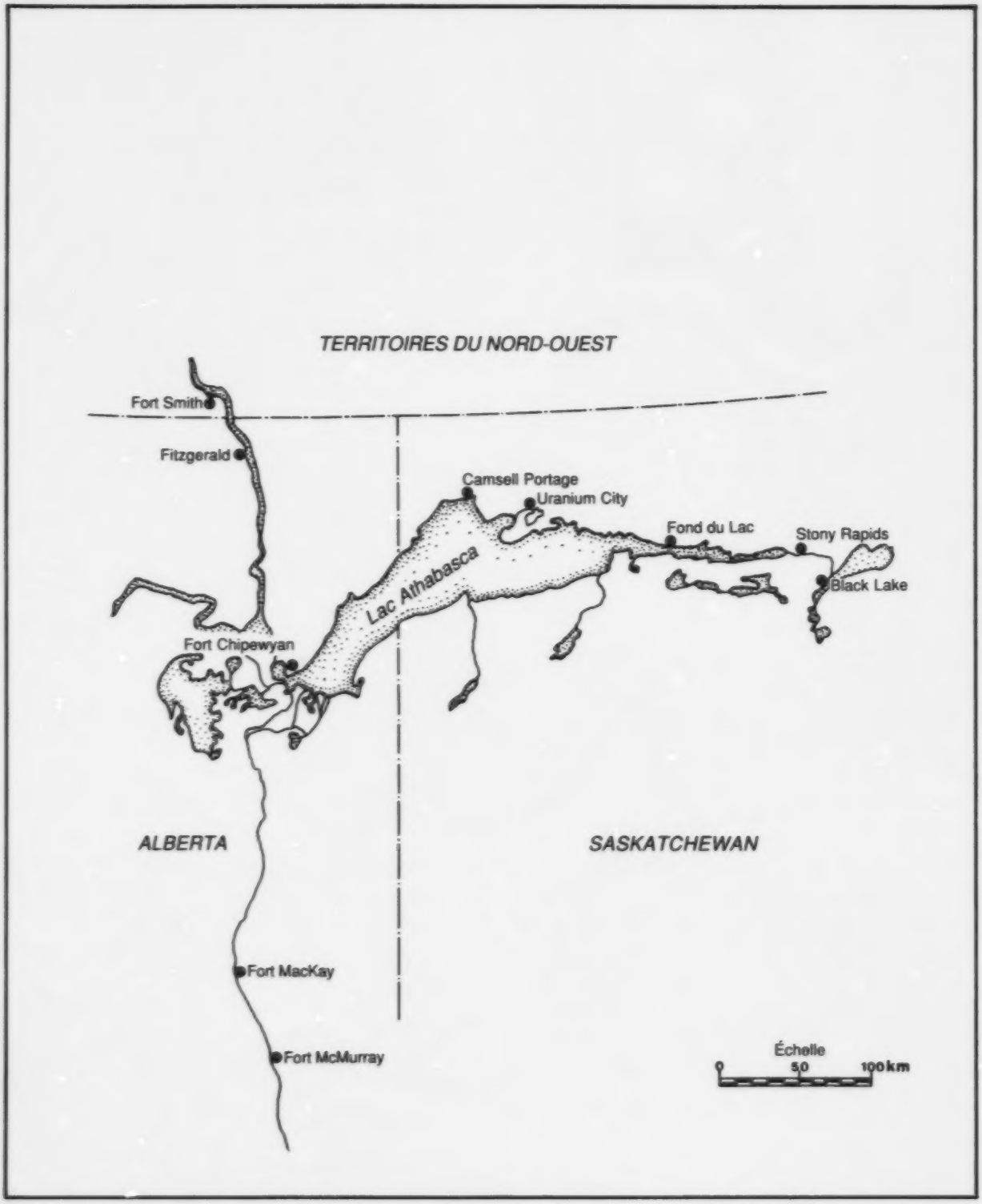
Dominant depuis longtemps le transport dans le réseau du Mackenzie, la NTCL a renforcé sa position en 1988 quand la société ATL s'est retirée de ce secteur d'activité et lui a vendu son équipement fluvial.

Dans le réseau de l'Athabasca, l'Office a délivré en 1988 deux permis, un à la société A. Frame Contracting Ltd. (AFCL) et l'autre à la Cree Band Marine Ltd. (CBM). Principal transporteur du réseau, l'AFCL avait offert des services de transport en 1987. En utilisant sa barge autopropulsée, la CBM a repris les services de

GRAPHIQUE 6.3
RÉGION DU FLEUVE MACKENZIE ET DE L'ARTIQUE OCCIDENTAL



GRAPHIQUE 6.4
RÉGION DU LAC ATHABASCA



Pine Creek Marine, un transporteur autorisé ayant obtenu un permis en 1987 et qui a déclaré faillite vers la fin de la saison. Sidney McKay, qui avait également obtenu un permis d'exploitation du réseau en 1987, en a été dispensé en 1988 à cause de la capacité de son équipement, exploité uniquement de façon occasionnelle durant l'année.

ACTIVITÉS DE TRANSPORT PAR EAU DANS LE NORD

Secteurs d'activité et niveau des services

Aucun changement important n'est intervenu quant au nombre de collectivités desservies et à la capacité disponible des réseaux du Mackenzie et de l'Athabasca.

Entre 1987 et 1988, ni le nombre de collectivités desservies par des transporteurs autorisés, ni la capacité de transport disponible du réseau du Mackenzie n'ont changé de façon importante. La NTCL a continué d'offrir des services dans toutes les grandes collectivités qu'elle approvisionnait en 1987 avec des bateaux totalisant 72 246 tonneaux au registre. Avec un permis portant sur 933 tonneaux au registre total, la CBSL a continué d'offrir le peu de services encore requis en matière d'approvisionnement par eau sur les rivières aux Liards et Fort Nelson, et a également offert des services sur demande et d'affrètement entre Fort Simpson et Norman Wells. Avec 215 tonneaux au registre, Beluga Tours Ltd. a desservi la région environnante de Norman Wells. En 1987 et 1988, la CML, avec 234 tonneaux au registre total, a offert un service d'affrètement entre Inuvik et Tuktoyaktuk.

Le nombre de dessertes effectuées par la NTCL dans les diverses collectivités du Nord approvisionnées en 1988 était comparable à 1987 puisque les tonnages d'approvisionnement, dont la presque totalité est transportée par la NTCL, sont demeurés assez stables. La Beluga Tours Ltd. a également maintenu le même niveau de service de 1987 à 1988 en continuant de faire de l'affrètement pour la société Esso à Norman Wells. En raison du carénage de son remorqueur en 1988, la CML n'a commencé ses activités qu'au mois d'août, ce qui a considérablement réduit le nombre de voyages effectués entre Inuvik et Tuktoyaktuk. Le niveau des services offerts par la CBSL a augmenté en 1988 à la suite d'un contrat conclu avec Chevron Oil.

Dans le réseau de l'Athabasca, en 1987 et 1988, l'AFCL a exploité à partir de Fort McKay une flotte totalisant 2 761 tonneaux au registre pour desservir les collectivités de Fort Chipewyan, Fort Fitzgerald, Camsell Portage, Uranium City, Fond du Lac et Stony Rapids. Exploitant une barge autopropulsée totalisant 240 tonneaux au registre total en 1987 et en 1988, la CBM était également propriétaire d'un permis lui permettant de desservir les mêmes collectivités les deux années, à l'exception de Fort Fitzgerald et Uranium City; cependant, des restrictions en matière d'assurance l'ont empêchée de faire des voyages à Fond du Lac et à Stony Rapids en 1988. Sidney McKay a exploité au cours des deux dernières années un seul bateau en service sur demande entre Fort McKay et Fort Chipewyan.

Le nombre de dessertes effectuées par l'AFCL est passé de 14 en 1987 à 11 en 1988 en raison de l'achèvement progressif des travaux sur la ligne hydroélectrique de la SPC. De plus, à sa première année complète, des pannes constantes d'équipement ont entraîné une réduction du nombre de voyages prévus par la CBM en 1988.

Trafic

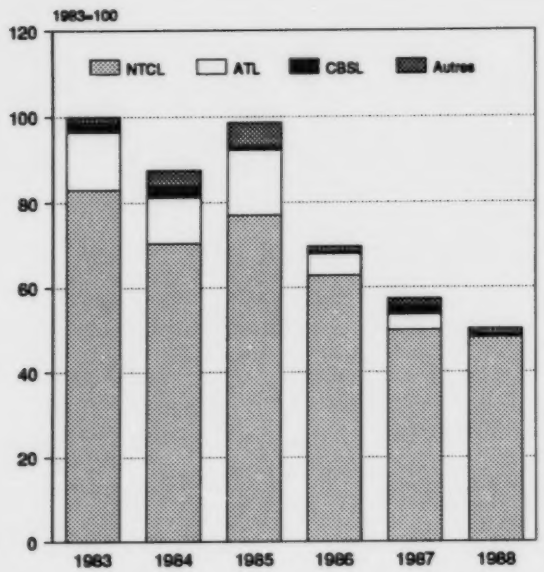
Le tonnage transporté a diminué dans le réseau du Mackenzie et augmenté dans celui de l'Athabasca.

Le tonnage total transporté par les sociétés autorisées dans le réseau du Mackenzie a diminué de 12 p. cent en 1988. Voici l'évolution du tonnage des marchandises transportées dans le réseau au cours des six dernières années (graphique 6.5).

Le fret transporté a diminué constamment depuis 1983, sauf en 1985 alors que les transporteurs par eau ont bénéficié d'une légère relance du transport de fret à cause des activités liées aux chantiers de pétrole et de gaz naturel de la mer de Beaufort.

En 1988, les cargaisons d'approvisionnement des collectivités ont représenté 80 p. cent du tonnage total transporté par toutes les sociétés. La NTCL était encore largement en tête à ce chapitre puisque 83 p. cent de son tonnage total de 1988 était destiné à l'approvisionnement des

GRAPHIQUE 6.5: TONNAGES INDEXÉS TRANSPORTÉS DANS LA RÉGION DU MACKENZIE ET L'OUEST DE L'ARCTIQUE



Source: Rapports annuels des transporteurs commerciaux par eau.

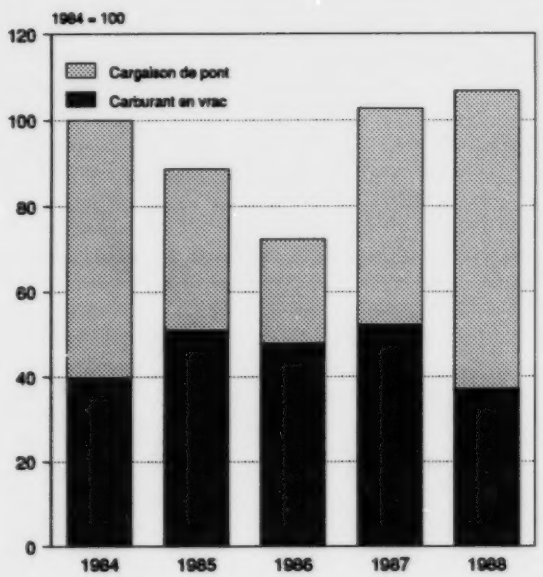
collectivités. En 1988, cette catégorie de cargaisons a représenté 50 p. cent du tonnage total de la CBSL, mais les deux autres sociétés œuvrant sur le réseau, la Beluga Tours Ltd. et la CML, ont presque exclusivement travaillé comme fréteurs pour le transport de l'équipement de l'industrie des ressources.

En 1988, près de 93 p. cent des cargaisons d'approvisionnement transportées par la NTCL provenaient de Hay River et de Norman Wells. La majeure partie du tonnage acheminé à partir de ces deux collectivités était composée de carburant en vrac. Les principales destinations ont été Inuvik (28 p. cent du tonnage total), Yellowknife (26 p. cent), Norman Wells (9 p. cent), Cambridge Bay (7 p. cent) et Tuktoyaktuk (6 p. cent). Le transport de fret destinés à l'industrie des ressources a progressivement diminué ces dernières années, mais le transport d'approvisionnement des collectivités est demeuré assez stable et constitue encore la principale source d'activité du premier transporteur du réseau.

Voici l'évolution du transport de carburant en vrac et de cargaisons de pont de 1984 à 1988 ainsi que du tonnage total de l'AFCL dans le réseau de l'Athabasca (graphique 6.6).

Bien que les marchandises transportées pour la construction de la ligne hydroélectrique de la SPC en 1988 aient eu comme conséquence de réduire la part relative des marchandises d'approvisionnement régulier transportées par l'AFCL, celles-ci représentaient encore 55 p. cent du tonnage total de cette société. Malgré une deuxième année consécutive d'augmentation des tonnages, l'achèvement de la ligne hydroélectrique rendra encore une fois l'AFCL presque totalement tributaire des services réguliers d'approvisionnement du Nord. D'autre part, l'achèvement du projet réduira sensiblement les besoins en carburant en vrac durant les prochaines années des collectivités de l'Athabasca en Saskatchewan, provoquant ainsi une nouvelle baisse des cargaisons d'approvisionnement confiées à l'AFCL.

GRAPHIQUE 6.6: TONNAGES INDEXÉS TRANSPORTÉS PAR L'AFCL DANS LE RÉSEAU DE L'ATHABASCA



Source: Rapports annuels des transporteurs commerciaux par eau.

La CBM a offert des services sur demande en 1988, surtout concentrés sur le transport vers Fort Chipewyan de cargaisons de pont pour les bandes indiennes Cree et de Fort Chipewyan. Sydney McKay a également transporté de petites quantités de bois, de fournitures scolaires et d'épicerie à Fort Chipewyan.

Tarifs

Seulement deux transporteurs ont demandé des augmentations tarifaires.

La NTCL a demandé une augmentation de son tarif du Mackenzie qui est entrée en vigueur en 1988.

L'étude des taux de base de la NTCL pour le transport de biens personnels, de véhicules légers et de marchandises générales à partir de son terminal central de Hay River jusqu'aux principales destinations de Norman Wells, de Tuktoyaktuk, de Cambridge Bay et de Spence Bay révèle que la hausse tarifaire s'est établie en moyenne à 3 p. cent en 1988. En comparaison, l'indice des prix à la consommation des services a augmenté de 2,4 p. cent à Yellowknife de 1987 à 1988.

En 1988, l'AFCL a également demandé une majoration de ses tarifs de transport de carburant en vrac pour le début de la saison de 1988. Les taux de base pour les services offerts à partir de Fort McKay ont augmenté de 10 p. cent vers Stony Rapids, de 11 p. cent vers Fond du Lac et de 16 p. cent vers Fort Chipewyan. En comparaison, l'indice des prix à la consommation des services a augmenté de 2,8 p. cent en Alberta et de 3,6 p. cent en Saskatchewan de 1987 à 1988.

Situation financière des transporteurs

La plupart des transporteurs d'approvisionnement des collectivités sont demeurés solvables.

À la suite de discussions menées avec les transporteurs à la fin de la saison de navigation, il est possible de conclure que la plupart des transporteurs d'approvisionnement du Nord ont réussi à demeurer solvables.

Dans le réseau du Mackenzie, la CBSL et la CML sont protégées, dans une certaine mesure, contre les fluctuations des activités de transport par barges dans le Nord car elles sont affiliées à d'autres sociétés. En revanche, la viabilité de la NTCL a été liée aux revenus de base que lui ont procuré les services d'approvisionnement des collectivités, auxquels se sont ajoutés les revenus du transport de marchandises effectué en 1988 pour le secteur des ressources. La Beluga Tours Ltd. a également réussi à terminer la saison de 1988 avec un bilan financier positif.

Dans le réseau de l'Athabasca, l'AFCL a connu une autre année fructueuse, grâce aux revenus importants engendrés par le transport de fret pour la ligne hydroélectrique de la SPC. Quant à la CBM, elle a terminé l'année 1988 avec un déficit au chapitre de ses services d'approvisionnement du Nord.

Réactions à la nouvelle législation

Les transporteurs sont généralement satisfaits de la nouvelle législation.

Dans l'ensemble, les discussions avec les transporteurs autorisés ayant travaillé en 1988 dans les réseaux du Mackenzie et de l'Athabasca démontrent qu'ils sont satisfaits de la nouvelle législation. Les transporteurs sont unanimes à approuver la rationalisation de la procédure de délivrance de permis et la diminution des obligations administratives.

Bon nombre de transporteurs autorisés n'ont pas hésité à louer les mérites du système de permis à durée indéterminée plutôt qu'annuelle; ce système leur facilite le financement pour la location ou l'achat de matériel de transport, et leur permet de garantir des services de remorqueurs et de barges de façon continue ainsi que de négocier des contrats de services d'une durée supérieure à un an.

La NTCL a affirmé qu'il était trop tôt pour évaluer l'incidence de la nouvelle loi et a réitéré son mécontentement face à la décision du gouvernement d'exclure le trafic de la défense nationale de la définition des biens d'approvisionnement du Nord.

D'autres transporteurs, tels la CBSL, la CML et la Beluga Tours Ltd., se sont dit déçus de n'avoir pu obtenir, dans le cadre des dispositions transitoires de la partie V de la *LNT*, l'élargissement de leur droits d'exploitation de services d'approvisionnement.

Opinion des utilisateurs

Les expéditeurs sont généralement satisfaits des services offerts par les transporteurs, mais les utilisateurs du réseau de l'Athabasca sont mécontents des taux de fret.

Après la clôture de la saison de transport de 1988, l'Office a effectué une enquête auprès des expéditeurs des réseaux du Mackenzie et de l'Athabasca pour connaître leur avis sur la qualité et le niveau des services offerts en matière de transport d'approvisionnement par les transporteurs autorisés. Les répondants figurent parmi les principaux utilisateurs des services de transport par barges du Nord et regroupent notamment des collectivités, des bandes indiennes, les gouvernements fédéral et territoriaux, et des entreprises privées. Voici un résumé de leurs principales observations.

Niveau des services

Exprimant leur opinion au sujet des services d'approvisionnement offerts par les transporteurs autorisés en 1988, 78 p. cent des utilisateurs n'ont constaté aucune différence par rapport à 1987, 18 p. cent les ont jugés meilleurs et 5 p. cent, moins bons.

L'Office a aussi demandé aux utilisateurs du transport par eau du Nord d'évaluer les transporteurs selon plusieurs critères. Voici les résultats globaux de l'enquête ainsi que leur ventilation pour les réseaux du Mackenzie et de l'Athabasca (tableau 6.3).

Pour la majorité des répondants, les résultats globaux démontrent que tous les critères font l'objet d'une cote moyenne ou supérieure à la moyenne. En revanche, les utilisateurs de l'Athabasca n'ont donné la cote bonne ou très bonne qu'à la moitié des critères ayant fait l'objet d'une telle évaluation par les utilisateurs du Mackenzie, et ils ont exprimé leur vif mécontentement à l'égard des taux de fret. Quarante-quatre pour cent de tous les utilisateurs ont affirmé que les prix étaient le critère d'évaluation du service le plus important, suivi de la ponctualité et de la flexibilité du transporteur.

Tableau 6.3

Évaluation par les utilisateurs des services d'approvisionnement par eau dans le Nord

Critères	Résultats globaux (tous les utilisateurs)			Utilisateurs du Mackenzie seulement			Utilisateurs de l'Athabasca seulement		
	TB-B %	Mo %	Ma-TMa %	TB-B %	Mo %	Ma-TMa %	TB-B %	Mo %	Ma-TMa %
Fréquence	45	40	15	45	44	11	46	31	23
Horaire	37	42	21	44	40	16	23	46	31
Paiement des réclamations	48	31	21	36	30	14	34	33	33
Flexibilité	44	33	23	50	27	23	31	46	23
Ponctualité	36	37	27	40	36	24	30	38	32
Prix/tarif	35	35	30	40	44	16	23	15	62

TB – Très bon B – Bon Mo – Moyen Ma – Mauvais TMa – Très mauvais

Perception des taux de fret

Pour les deux tiers des répondants, les taux de fret appliqués en 1988 pour le transport de marchandises générales et de carburant en vrac étaient raisonnables. Cette proportion est encore plus élevée parmi les utilisateurs du Mackenzie tandis que la majorité des utilisateurs de l'Athabasca soutiennent que les taux étaient excessifs. Quarante-et-un pour cent de tous les répondants signalent que les taux avaient augmenté par rapport à 1987, aussi bien pour le carburant en vrac que pour les marchandises générales.

Intensification de la concurrence

Les utilisateurs ont été invités à dire s'ils pensaient que la concurrence devrait être plus vive dans le secteur du transport par eau dans le Nord.

La plupart des utilisateurs du Mackenzie ont répondu à la négative à ce sujet, mentionnant l'insuffisance des tonnages, le niveau adéquat de la capacité actuelle des services, la réduction constante de la demande de services de transport par barges, les retombées négatives sur le niveau des services et des tarifs, et le degré de satisfaction à l'égard des services de la NTCL. Par contre, la perspective de taux plus compétitifs et de services améliorés, de même que la nécessité d'autoriser de petits exploitants à faire concurrence aux transporteurs actuels pour l'acheminement des marchandises d'approvisionnement, constituent pour certains des répondants des raisons suffisantes, mais non déterminantes, afin d'augmenter le nombre de transporteurs offrant un service d'approvisionnement pour le réseau.

En contrepartie, sur le réseau de l'Athabasca, la plupart des utilisateurs voient d'un œil favorable les perspectives d'intensification de la concurrence, car elles devraient se traduire par des taux plus compétitifs et plus bas. Ce point de vue a été beaucoup plus répandu que celui des répondants de la thèse contraire, soutenant que l'AFCL offre des services satisfaisants et que le niveau insuffisant et en diminution constante du trafic ne saurait justifier le recours à un nombre plus élevé de transporteurs.

Observations générales

Pour les utilisateurs du Mackenzie, les problèmes les plus préoccupants concernent les taux de fret appliqués aux expéditions consolidées, le maintien de la qualité du service, ou son amélioration s'il y a lieu, et l'intensification de la concurrence.

Quant aux utilisateurs de l'Athabasca, les principaux problèmes évoqués sont les suivants : l'arrivée de nouveaux transporteurs sur un marché en rétrécissement et les répercussions sur la qualité du service, le coût élevé du transport de marchandises par barges depuis quelques années, des services inadéquats de transport par barges pour certaines collectivités du réseau et la prise en considération d'autres options liées au transport. Les remarques suivantes ont aussi été mentionnées : nécessité de revoir ponctuellement les taux et la qualité du service, prestation de services d'affrètement pour certaines collectivités et visibilité accrue de l'Office dans la région pour assurer le respect des règlements relatifs au transport par barges.

PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS

L'ATL se retire des services d'approvisionnement des collectivités du réseau du Mackenzie.

L'événement le plus important en matière d'approvisionnement par eau dans le Nord a été le départ de la société ATL du réseau du fleuve Mackenzie au début de 1988. Divers facteurs ont empêché l'ATL d'augmenter son tonnage d'approvisionnement et d'obtenir une part du trafic de la défense nationale, l'obligeant à réévaluer ses activités de transport sur le fleuve et à concentrer ses efforts sur la prestation de services dans l'Arctique occidental pour les chantiers de pétrole et de gaz naturel. À la suite de cette décision, l'ATL a vendu son équipement du fleuve Mackenzie à la NTCL, confirmant ainsi son intention de ne pas revenir sur le fleuve dans un avenir rapproché.

L'inactivité qui a persisté dans le secteur des ressources du Nord a été le seul autre problème majeur de 1988. La viabilité des petits exploitants a toujours été fonction du trafic autre que celui de l'approvisionnement et avec la stagnation persistante de ce secteur, ces dernières ont été obligées de s'en remettre de plus en plus aux tonnages d'approvisionnement.

Pour la deuxième année consécutive, la continuation des travaux de construction de la

ligne hydroélectrique de l'Athabasca en 1988 a été la cause directe de la hausse des tonnages transportés par l'AFCL, mais les travaux se sont achevés en 1988.

LA NOUVELLE LÉGISLATION

Les modifications apportées à la législation ont eu peu de retombées sur les services d'approvisionnement.

En 1988, les modifications apportées à la Loi n'ont pas eu d'incidence profonde sur la prestation des services d'approvisionnement par eau du Nord dans les réseaux du Mackenzie ou de l'Athabasca. Les transporteurs et les utilisateurs n'ont signalé aucun changement majeur dans leurs méthodes de travail depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi.

Les utilisateurs des services de transport par barges dans le Nord n'ont constaté aucune différence notable au chapitre des niveaux de service. Les changements tarifaires sont attribués à la baisse des tonnages et à l'inflation. Pour ce qui est du réseau de l'Athabasca, les changements observés constatés dans les niveaux de trafic ont été la conséquence des projets en cours; sur le réseau du Mackenzie, ils ont découlé d'une part de l'inactivité du secteur des ressources et, d'autre part, du transfert continu des transports de fret destiné au Nord vers des services de transport autres que ceux offerts au moyen de barges, sur des voies autres que le fleuve Mackenzie.

Du point de vue des utilisateurs, il est trop tôt pour évaluer l'incidence de la réforme sur l'approvisionnement par eau du Nord puisque bon nombre d'utilisateurs ne connaissent pas encore les modifications législatives concernant les services d'approvisionnement par barges.

LE TRANSPORT DE FRET GÉNÉRAL SUR LES GRANDS LACS

FAITS SAILLANTS DE 1988

Intensification de la concurrence par suite de contrats confidentiels avec les sociétés ferroviaires.

Bien qu'aucun événement majeur n'ait touché le transport par eau de fret général en 1988, l'introduction de la possibilité pour les sociétés ferroviaires de conclure des contrats confidentiels avec des expéditeurs a exercé de nouvelles pressions sur les tarifs appliqués par la Woodlands Marine pour le transport des produits forestiers. Durant la saison de transport sur les Grands Lacs, Woodlands fait concurrence au CN et au CP pour obtenir du fret, mais l'hiver, ses clients utilisent le rail.

RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION

L'abrogation de la Loi sur les transports *a aboli la nécessité d'obtenir un permis pour des services de fret général.*

À la suite de l'abrogation le 1er janvier 1988 de la *Loi sur les transports*, les transporteurs par eau offrant des services pour le transport de fret général, au moyen de bateaux de plus de 500 tonneaux bruts au registre entre les Grands Lacs canadiens et les ports du Saint-Laurent jusqu'à la pointe ouest de l'île d'Orléans, ne sont plus tenus d'obtenir un permis. Déjà exempts de la réglementation sous l'ancien régime, les transporteurs des Grands Lacs canadiens offrant des services pour le transport de fret général en provenance ou à destination des ports américains, les transporteurs œuvrant dans le trafic intérieur sur les côtes est et ouest du Canada ainsi que les transporteurs spécialisés dans l'acheminement sur les Grands Lacs de produits en vrac, tels le

minerai de fer, les céréales et le charbon, n'ont pas été touchés par la réforme.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

Woodlands Marine est demeurée la seule société de transport maritime de fret général.

De 1980 à 1988, cinq transporteurs maritimes au plus ont fait du transport de fret général sur les Grands Lacs. En outre, le nombre de transporteurs autorisés a diminué au cours des années, à mesure que les sociétés se sont retirées ou ont demandé et obtenu des exemptions aux dispositions de la *Loi sur les transports*. Woodlands Marine, une société canadienne utilisant un navire battant pavillon canadien, est depuis trois ans le seul transporteur en commun œuvrant dans le secteur du transport maritime du fret général.

ACTIVITÉS DE TRANSPORT MARITIME DE FRET GÉNÉRAL

Trafic, niveau de service et tarifs

Le tonnage, les services et les tarifs sont demeurés sensiblement les mêmes.

Le secteur du fret général est très petit puisqu'il représente moins d'un pour cent du fret total acheminé sur les Grands Lacs canadiens en 1987 et 1988.

Par rapport à 1987, les tonnages transportés par Woodlands Marine ont légèrement baissé en 1988. Ne constituant qu'un faible pourcentage du fret total de Woodlands, le transport vers le nord à partir de Windsor et à destination de la partie supérieure des Grands Lacs a en fait progressé en 1988. Les marchandises transportées étaient notamment des produits en conserve et des produits chimiques en sac, du fret général sur remorque ainsi que des caravanes de camping et d'autres types de véhicules. Par contre, sur la ligne principale vers le sud, les tonnages de Woodlands, composés surtout de bois et de produits forestiers acheminés entre Thunder Bay et la partie inférieure des Grands Lacs, ont légèrement diminué en 1988.

Quant aux niveaux de service, Woodlands a effectué 20 voyages en 1988 comparativement à 24 l'année précédente. Cette baisse est attribuable à l'arrivée tardive du seul navire exploité par la société après la prestation de services d'affrètement au Brésil.

Si Woodlands a réussi à augmenter les taux de fret qu'elle exige pour le transport de certains produits, l'adoption de contrats confidentiels par les sociétés ferroviaires l'a empêchée de hausser en 1988 les tarifs appliqués à la plupart des produits sur sa ligne principale. De fait, les taux de transport maritime des produits forestiers sont demeurés assez stables.

Situation financière du transporteur

Woodlands Marine a amélioré sa situation financière.

Après avoir connu quelques difficultés de démarrage en 1986, et même si elle n'est pas encore rentable, Woodlands a peu à peu amélioré sa situation financière; cette tendance s'est maintenue en 1988 malgré une légère baisse des tonnages transportés. Les revenus de la société ont continué de croître grâce à la diversité des marchandises transportées en 1988 ainsi qu'à ses autres activités maritimes.

LES SERVICES DE TRANSPORT OFFERTS AUX PERSONNES HANDICAPÉES

FAITS SAILLANTS DE 1988

Nouvelle loi visant l'amélioration de l'accessibilité aux transports

En juillet, le projet de loi C-131 modifiant la *LNT* est entré en vigueur. En vertu des nouvelles dispositions, l'Office peut édicter des règlements visant à éliminer les obstacles majeurs au transport des personnes handicapées. Il peut établir, mettre en application et faire respecter des normes de conception, de construction ou de modification des installations, lieux et équipement de transport et autres. Il peut aussi édicter des règlements portant sur la signalisation, la formation du personnel, les modalités de transport des personnes handicapées et les moyens de diffusion de l'information.

L'Office peut faire enquête sur des plaintes relatives aux obstacles au transport, ordonner la prise de mesures correctives et le versement d'indemnités pour les dépenses engagées, et fixer des pénalités. L'Office a également le pouvoir de mener des enquêtes de son propre chef. Il s'agit d'un changement important pour l'Office qui, dans les autres domaines, ne peut agir que sur demande.

Ces modifications élargissent à tous les modes de transport de compétence fédérale les pouvoirs que possède déjà l'Office en matière de réglementation de l'accès aux lignes aériennes pour les personnes handicapées. VIA Rail, les services de transport par autocar Roadcruiser à Terre-Neuve, les traversiers de Marine Atlantique, les autres services de traversier subventionnés par le gouvernement fédéral, ainsi que les installations et les lieux

servant à tous les modes de transport, relèvent désormais de l'Office en matière de réglementation.

Consultations portant sur des règlements

En mai, des consultations ont été menées sur la réglementation éventuelle des prix de transport appliqués aux accompagnateurs de personnes handicapées et aux personnes handicapées ou obèses ayant besoin de places supplémentaires.

Des transporteurs, des groupes de sensibilisation du public, des associations œuvrant pour les personnes souffrant de handicaps physiques, visuels, auditifs ou mentaux, des ministères et organismes d'ordre fédéral, provincial et municipal, et bon nombre d'autres organisations ont ainsi exprimé leur position sur des questions telles que le transport gratuit des accompagnateurs, les places supplémentaires gratuites, l'autonomie, les employés désignés, la limitation du nombre de voyageurs handicapés autorisés sur un même vol et les certificats médicaux.

En juillet, des consultations ont débuté sur les modalités et les conditions proposées pour le transport intérieur par avion des voyageurs handicapés. Les parties consultées ont recommandé que la terminologie, ainsi que le niveau de détail de la proposition, soient modifiés et ont suggéré que certains points soient ajoutés au document de travail. Toutes les parties ont pris position en faveur de la réglementation de telles modalités et conditions de transport.

En novembre s'est tenu à Halifax le premier de quatre ateliers régionaux sur l'accessibilité des services de transport pour les aveugles et les malvoyants.

ENQUÊTE

Six cents questionnaires ont été expédiés aux organisations et aux associations représentant les personnes handicapées, aux transporteurs et à un échantillon de voyageurs handicapés. En tout, 130 d'entre eux ont été retournés.

L'enquête portait sur les points suivants : le service, les besoins spéciaux des voyageurs handicapés, la formation des employés traitant avec les voyageurs handicapés, les obstacles aux voyages et l'utilisation de modes de transport différents par les personnes handicapées.

Les résultats laissent croire que l'avion est le mode de transport « préféré » des voyageurs handicapés et l'autobus, celui qui leur cause le plus de problèmes. Les toilettes à bord de tous les véhicules de transport sont jugées de dimension et d'accès insatisfaisants. Les règles et les règlements régissant le transport de personnes handicapées ont également fait l'objet de critiques parce que leur application n'est pas toujours claire. En outre, les panneaux d'information ne sont pas toujours bien « en évidence ». Quant à la billetterie, l'enquête fait ressortir l'absence de documents en braille et de téléphones pour malentendants. Les brochures et les campagnes de publicité des services de transport évoquent rarement la situation des voyageurs handicapés.

Les résultats de l'enquête ont démontré que l'obstacle le plus important auquel font face les voyageurs handicapés est manifestement celui de « l'accessibilité physique » de l'équipement.

LA SÉCURITÉ

Dans la *LNT*, le législateur rappelle l'importance primordiale qu'il attache à la sécurité de tous les modes de transport. Comme l'Office doit effectuer son examen en tenant compte de la Politique nationale des transports, il examine brièvement les résultats des divers modes de transport en matière de sécurité pour 1988.

Services ferroviaires

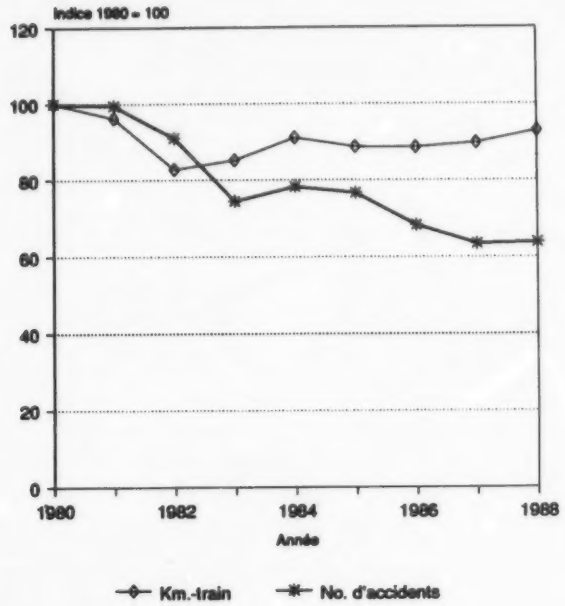
On a constaté une amélioration de la sécurité des transports ferroviaires.

Une partie importante de la législation relative à la sécurité des transports ferroviaires du Canada a été fondamentalement révisée et transférée de la *Loi sur les chemins de fer* à la *Loi sur la sécurité des chemins de fer*, proclamée le 1er janvier 1989.

Selon les données préliminaires de 1988 recueillies par l'Office, les déraillements ont diminué de 4,7 p. cent tandis que les collisions et les accidents de croisement ont augmenté de 2,5 et 7 p. cent respectivement. En incluant les déraillements et les collisions impliquant des trains et de l'équipement d'entretien des voies, le nombre total d'accidents ferroviaires a augmenté de 0,6 p. cent par rapport à 1987.

L'évolution du trafic ferroviaire est nécessaire afin de comparer, sur plusieurs années, le nombre d'accidents. À titre d'indicateur de la progression du trafic ferroviaire, le nombre total de kilomètres-trains parcourus sur les voies principales en 1988 était d'environ 3,5 p. cent supérieur à celui de 1987. En 1988, comme il y a eu 6,2 accidents de train par million de kilomètres-trains, cela représente une amélioration par rapport au chiffre de 6,4 enregistré en 1987. Selon l'évolution depuis 1980 du nombre d'accidents ferroviaires par kilomètre-train (graphique 8.1), le nombre total d'accidents ferroviaires est bien inférieur depuis quelques années à ce qu'il était au début de la décennie.

GRAPHIQUE 8.1 : ACCIDENTS FERROVIAIRES PAR KM.-TRAIN



Source: Information des sociétés ferroviaires soumise à l'ONT.

Services aériens

Depuis 1983, la fréquence des accidents dans les services commerciaux de transport aérien est demeurée stable.

La sécurité des transports relève essentiellement de la *Loi sur l'aéronautique*, remaniée en profondeur en 1985 afin d'assurer le maintien de normes élevées de sécurité jusqu'au 21e siècle.

Selon les statistiques préliminaires de 1988 du Bureau canadien de la sécurité aérienne (BCSA), le taux d'accidents impliquant des appareils canadiens a légèrement diminué : l'augmentation du nombre d'accidents a été inférieure à l'augmentation du nombre d'heures de vol. Le nombre d'accidents mortels et les décès imputables à ceux-ci a baissé en 1988. Les incidents aériens rapportés en vertu de la nouvelle structure de rapports obligatoires du BCSA ont sensiblement augmenté, mais le nombre d'incidents soumis à une enquête du BCSA (comprenant les pertes d'espacement) est demeuré le même qu'en 1987.

Le taux d'accidents d'appareils commerciaux n'a presque pas changé depuis 1983, nettement plus bas que celui enregistré pour les appareils privés. La plupart des accidents de transport commercial impliquent de petits exploitants de services d'affrètement, de transport à contrat ou de transport spécialisé. Avec quelques fluctuations d'une année à l'autre, le nombre d'accidents dans chaque région est demeuré relativement constant.

En 1988, deux accidents mineurs concernant des services réguliers ont eu lieu, comparativement à une moyenne d'un peu moins de deux par an au cours des cinq années antérieures. De fait, 1988 a été la cinquième année consécutive durant laquelle aucun accident mortel impliquant de grands avions à réaction canadiens n'a été signalé pour le transport de passagers enregistrés au Canada.

Services de transport par eau

À cause de conditions climatiques et d'un gel particulièrement rigoureux, une augmentation du nombre d'accidents de transport par eau a été observée dans la région du Mackenzie et de l'Arctique occidental. Mise à part cette exception, il n'y a pas eu de changement quant au nombre d'accidents du transport maritime.

La sécurité du transport par eau est régie par la *Loi sur la marine marchande du Canada* et, dans une moindre mesure, par la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* et la *Loi sur les marchandises dangereuses*. En vertu de la première loi, la garde côtière est chargée d'élaborer et de faire respecter la réglementation de la sécurité maritime pour les navires canadiens et étrangers naviguant dans les eaux canadiennes. Ni la *LNT*, ni la *LDCM* n'ont modifié en quoi que ce soit les dispositions relatives à la sécurité du transport maritime.

Les chiffres compilés par la direction des Enquêtes sur les accidents maritimes, de Transports Canada, démontrent que le nombre d'accidents est passé

de 11 en 1987 à 17 en 1988 dans la région du Mackenzie et de l'Arctique occidental, mais que la cause est attribuable aux conditions climatiques et au gel. Le seul incident qui ait été rapporté au sujet d'un transporteur autorisé par l'Office concerne trois barges de carburant en vrac exploitées par la Northern Transportation Company Limited, qui ont dérivé après s'être détachées de leurs amarres.

Services de camionnage

Au moment de la rédaction de ce rapport, les statistiques sur la sécurité du camionnage n'étaient pas disponibles. Toutefois, en vertu des dispositions de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, le ministre des Transports doit préparer un rapport annuel sur les accidents de la route ainsi que sur l'application et l'exécution des règlements de sécurité.

L'EMPLOI

Le niveau global de l'emploi dans l'industrie du transport a augmenté grâce à l'essor des secteurs du camionnage et aérien.

Par rapport à 1987, la hausse globale du niveau de l'emploi au Canada en 1988 a été de l'ordre de 1,7 p. cent; dans l'industrie des transports, elle a été de 1,4 p. cent, le nombre total d'employés atteignant 462 000.

Des augmentations de 7,2 p. cent ont été enregistrées dans le secteur aérien et de 2,8 p. cent dans celui du camionnage. Le niveau d'emploi dans l'industrie du transport aérien a augmenté au Nouveau-Brunswick, au Québec, en Ontario, au Manitoba, en Alberta et en Colombie-Britannique. Au cours de l'année, certains transporteurs aériens locaux ont mentionné que la pénurie de pilotes commençait à poser un problème. Dans l'industrie du camionnage, le niveau d'emploi a augmenté à Terre-Neuve, à l'Île-du-Prince-Édouard, au Québec, en Ontario, au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta.

Les niveaux d'emploi dans les secteurs ferroviaire et maritime ont continué de baisser en 1988, le déclin annuel moyen étant respectivement de 4 et 3,5 p. cent de 1978 à 1988.

En 1988, le nombre de personnes employées par les services de transport ferroviaire a diminué de 3,4 p. cent par rapport à 1987 et ce, dans toutes les régions. Quant au secteur du transport par eau, la baisse de 3,4 p. cent du niveau d'emploi s'est concrétisée en Colombie-Britannique, au Québec et en Nouvelle-Écosse. Les variations constatées à ce chapitre proviennent du transport maritime intérieur et de transport de lignes maritimes internationales desservant le Canada. Cependant, cette tendance à la baisse n'est pas généralisée puisque l'augmentation des tonnages transitant par le port de Halifax a provoqué une pénurie de main-d'œuvre à cet endroit en fin d'année. Les variations enregistrées au chapitre du transport maritime international semblent avoir été causées par la poursuite des politiques de rationalisation du nombre d'agents et de

représentants des ventes dans l'industrie. Quant aux transporteurs par eau du Nord, leurs niveaux d'emploi n'ont que peu ou pas du tout varié, la plupart travaillant avec une main-d'œuvre très réduite sans variation notable d'une année à l'autre.

Au chapitre des rémunérations, des différences modales et régionales dans l'industrie du transport ont été enregistrées.

Les différences marquées de rémunération qui existent entre les diverses industries et régions se retrouvent aussi dans l'industrie du transport. Elles reflètent l'influence de nombreux facteurs, tels les politiques salariales des employeurs, le degré de syndicalisation, la demande de produits et de services de la firme, la place de la firme sur le marché, ainsi que de sa taille, de sa rentabilité et de son emplacement géographique.

Pour l'ensemble du Canada, la rémunération hebdomadaire moyenne a augmenté de 4,5 p. cent entre 1987 et 1988. Exception faite de l'industrie du transport par eau avec 3,2 p. cent, la rémunération hebdomadaire moyenne dans les divers secteurs de l'industrie du transport a été supérieure à la moyenne nationale : 4,7 p. cent dans le secteur ferroviaire, 5,4 p. cent dans le secteur aérien et 7,2 p. cent dans le secteur du camionnage.

Les hausses de rémunération les plus importantes dans l'industrie du transport ont été enregistrées au Manitoba (6,5 p. cent), en Ontario (6,4 p. cent), au Québec (6,2 p. cent), en Saskatchewan (6 p. cent) et en Colombie-Britannique (4,1 p. cent). Dans toutes les autres provinces, elles ont été inférieures à l'augmentation de l'indice national des prix à la consommation.

Comme la rémunération hebdomadaire moyenne englobe la rémunération des heures supplémentaires, l'augmentation procentuelle des rémunérations ne reflète pas nécessairement les hausses salariales consenties en 1988.

Les hausses salariales consenties dans le cadre des conventions collectives de l'industrie du transport ont été inférieures à l'augmentation annuelle moyenne.

Selon les données fournies par Travail Canada, les hausses salariales annuelles consenties dans l'industrie du transport ont été inférieures à l'augmentation annuelle moyenne rapportées dans les conventions collectives (tableau 9.1).

Dans l'industrie du chemin de fer, après une grève de cinq jours au mois d'août 1987, arrêtée par une loi de retour au travail, un arbitre a accordé en février 1988 une augmentation annuelle moyenne de 3,2 p. cent aux 50 000 employés du rail en 1988. D'autre part, après un arrêt de travail de trois mois et demi, CP est parvenu à une entente avec plusieurs syndicats de métiers d'atelier représentant 3 000 employés en leur consentant une augmentation de 3,2 p. cent en 1988. Une entente semblable a été négociée entre le CN et ses propres employés de métiers d'atelier.

Tableau 9.1

Augmentation salariale négociée et indice des prix à la consommation

	Augmentation salariale négociée		Indice des prix à la consommation
	Transports et communication (%)	Toutes les industries (%)	(%)
1986	3,3	3,5	4,0
1987	3,1	4,1	4,3
1988	3,6	4,3	4,1

Source : Travail Canada et Statistique Canada.

Dans l'industrie du transport aérien, Canadien International a réussi à négocier des ententes avec ses pilotes, ses employés de service et d'entretien, et ses agents passagers, en leur octroyant des augmentations salariales de 4 p. cent. La négociation collective négociée par Air Canada avec ses employés et ses mécaniciens au sol, ratifiée au début de janvier 1988 après un arrêt de travail de deux semaines ayant pris fin le 17 décembre 1987, contient une formule d'indexation partielle des pensions. Les pilotes, les agents de bord, les employés d'entretien des appareils et les agents de vente et de service des affiliés d'Air Canada ont également obtenu une augmentation de salaire de 4 p. cent en 1988.

Dans l'industrie du camionnage, deux conventions collectives d'importance ont été rapportées par Travail Canada. Les employés de service, les chauffeurs d'approvisionnement, les mécaniciens d'entretien et les manutentionnaires de colis de United Parcel Service Canada ont tous obtenu une augmentation de 70 cents par heure en 1988. Chez Transport Provost Inc., une augmentation de salaire de 4 p. cent a été négociée avec ses 600 employés.

Bon nombre de négociations collectives en vigueur en 1988 avaient été négociées en 1987, année particulièrement chargée pour l'industrie du transport sur le plan de la négociation collective. Les conventions signées en 1987 ou 1988 étaient généralement d'une durée de deux, trois, voire quatre ans. Dans le secteur ferroviaire, toutes les conventions collectives sont venues à échéance le 31 décembre 1988.

Le Conseil canadien des relations du travail gère la partie du *Code canadien du travail* portant sur les relations industrielles. Le Conseil, dont une partie importante de la charge de travail provient de l'industrie du transport, a été saisi d'un nombre sensiblement moins élevé de demandes et de dossiers déposés par cette industrie en 1988.

Le nombre de travailleurs touchés par des grèves et des lockouts, et le nombre de journées-personnes non travaillées pour les mêmes raisons ont diminué dans l'industrie du transport.

Quant au nombre de grèves et de lockouts dans l'industrie canadienne du transport, il a été le même en 1987 et 1988 : un conflit de travail dans le secteur ferroviaire, quatre dans le secteur aérien, quatre dans le secteur du transport par eau et cinq dans le secteur du camionnage.

La grève du secteur ferroviaire a touché un nombre inférieur de travailleurs que celle déclenchée en 1987, mais elle a porté sur une plus longue période; toutefois, elle n'a généré aucune interruption des services ferroviaires au pays. Par rapport à 1987, le taux d'absentéisme en 1988 à cause de grèves et de lockouts dans le secteur ferroviaire a diminué.

Quant au secteur des transports aérien et par eau, les grèves et les lockouts de 1988 ont touché moins de travailleurs et ont en moyenne duré moins longtemps qu'en 1987. En 1987 ou 1988, il n'y a eu ni grève, ni lockout chez les transporteurs par eau du Nord et dans le secteur des services de fret général. Quant au transport maritime international, c'est seulement dans le port de Montréal que les lignes maritimes internationales ont été confrontées à plus de grèves et de lockouts en 1988 qu'en 1987, soit 12 jours contre quatre. En 1987 et 1988, les grands ports canadiens de Halifax, de Vancouver et de Saint John n'ont signalé que peu ou pas de perturbations du travail.

Dans l'industrie du camionnage, 15 400 journées-personnes n'ont pas été travaillées en 1988 à cause de grèves et de lockouts comparativement à 11 800 en 1987.

LA PREMIÈRE ANNÉE DE L'OFFICE

Un processus de réglementation expéditif permettant de mieux répondre aux besoins de transport du Canada.

Cette partie du rapport touche un aspect particulier des questions devant être examinées par l'Office, à savoir « les délais nécessaires pour l'étude des demandes, plaintes ou autres questions soumises à l'Office en vertu de toute loi fédérale ».

Le 1er janvier 1988, l'Office s'est vu confier la responsabilité de la réglementation fédérale du transport canadien. Au Canada, l'optique de la réglementation économique des transports a été modifiée, la structure ayant été rationalisée et orientée vers la prestation de services de règlement des différends dans un délai défini et vers la protection de l'intérêt public.

Les questions suivantes liées aux trois principaux domaines d'activité de l'Office sont étudiées : la délivrance de permis, la procédure de règlement des différends, la rationalisation du réseau ferroviaire, ainsi que les demandes de révision menées au cours de l'année 1988. L'Office a porté en 1988 une attention particulière au recrutement et à la formation de personnel de même qu'à l'élaboration de procédures.

Les résultats de la première année d'activité démontrent que la structure préconisée par l'Office pour intégrer ses divers services lui a permis de mieux répondre aux besoins des prestataires et des utilisateurs des services de transport.

PERMIS

Demandes de permis de transport aérien

Reçues et traitées en 1988, les 32 demandes d'exploitation de services nouveaux ou modifiés de transport aérien intérieur dans les régions du sud du Canada ont toutes fait l'objet d'une décision en

60 jours ou moins, dont 22 d'entre elles en 30 jours ou moins. Quant aux trois demandes reçues pour la suspension ou l'annulation des permis d'exploitation de services dans cette partie du pays, 71 jours en moyenne ont été nécessaires pour rendre les décisions.

En 1988, l'Office a reçu 185 demandes d'exploitation de services nouveaux ou modifiés de transport aérien intérieur en provenance, à destination ou à l'intérieur de la zone désignée. De telles demandes doivent faire l'objet d'un avis public. Ainsi, les parties intéressées ont la possibilité de présenter leurs objections et les demandeurs, celle d'y répondre, ce qui prend normalement 45 jours en tout.

Quarante-six de ces 185 demandes ont fait l'objet d'une décision dans un délai de 90 jours, 117 d'entre elles nécessitant de 90 à 120 jours. Les 22 autres demandes ont exigé plus que les 120 jours prévus par la Loi, en raison de circonstances extraordinaires ou de difficultés de départ liées à l'élaboration des procédures.

Vingt-trois demandes de suspension ou d'annulation de permis ou de parties de permis concernant des services en provenance, à destination ou à l'intérieur du Nord canadien ont exigé en moyenne 63 jours, tandis que 20 demandes d'autorisation temporaire, de dispense ou d'exemption ont été traitées dans un délai d'environ 34 jours.

Un autre groupe de 87 demandes reçues en 1988 au sujet de services de transport aérien intérieurs étaient encore à l'étude à la fin de l'année.

Quant aux services internationaux, 26 demandes d'exploitation de services réguliers ont été reçues en 1988, dont le délai d'étude se répartit équitablement entre trois groupes très distincts : 30 jours ou moins, 31 à 60 jours et 61 à 90 jours. Deux d'entre elles ont exigé plus de 120 jours mais, chaque fois, toutes les parties concernées avaient consenti à proroger les délais.

Environ la moitié des 165 demandes reçues pour des services internationaux sur demande ont exigé la parution d'un avis public, étape qui requiert 45 jours. De ce nombre, 120 ont été traitées en 90 jours ou moins, et 24 ont excédé le délai de 120 jours prévu par la Loi, les retards étant tous survenus au début de l'année. Parmi ces demandes, deux ont donné lieu à une prorogation de délai acceptée.

Les cinq demandes d'autorisation temporaire de services internationaux ont été traitées en moins d'une semaine et le traitement des 107 demandes d'exemption, en moyenne en un mois.

À la fin de l'année, 63 autres demandes de services internationaux étaient encore à l'étude.

Demandes de permis de fréteurs aériens

L'Office a reçu 2 534 demandes de permis d'exploitation de programmes spécifiques d'affrètement, dont trois seulement concernant des services intérieurs. La réglementation établit des critères différents de dépôt préalable de renseignements pour chaque type de service d'affrètement proposé et le délai imparti à l'Office pour traiter les dossiers varie selon le type de service. Dans tous les cas, ceux-ci ont été traités avant la date de départ des vols proposés.

Sur ces 2 500 demandes et plus, 420 étaient accompagnées de demandes d'exemption, qui ont toutes été prises en considération en même temps que les demandes correspondantes.

Permis aériens de remplacement

Des permis ont également été délivrés conformément aux dispositions de la nouvelle loi afin de remplacer ceux qui avaient été émis dans le cadre de la législation antérieure soit, au total, 1 638 pour des services intérieurs et 1 376 pour des services internationaux. Tous ces nouveaux permis ont été délivrés avant le 31 décembre 1988.

Demandes de permis pour l'approvisionnement par eau du Nord

En vertu des dispositions de protection des droits acquis, soit les articles 225 et 226, de la partie V de la *LNT*, abstraction faite des demandes retirées, cinq transporteurs ont été autorisés en 1988 en l'occurrence, quatre en août et un en septembre. Une autre demande était encore à l'étude à la fin de l'année en raison du retard du transporteur à fournir l'information pertinente.

MÉCANISMES DE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

Plaintes et enquêtes

Services aériens

L'Office a reçu trois plaintes au sujet du niveau des tarifs de base, soit de classe économique, appliqués par des transporteurs pour des services de passagers sur des liaisons spécifiques du Canada. Selon la Loi, les décisions doivent être rendues dans les 120 jours suivant la réception des plaintes. Dans les cas considérés, les décisions ont été rendues en 103, 115 et 117 jours respectivement.

Au cours de l'année, l'Office a également reçu et traité 278 plaintes officielles et officieuses portant sur de nombreux aspects des services offerts par les transporteurs aériens. Dans la moitié des cas, les demandeurs exigeaient que l'Office soumette le dossier au transporteur concerné et attende sa réponse, ce sur quoi l'Office n'exerce aucun pouvoir. Il a fallu 57 jours pour traiter ces 278 plaintes en moyenne, 83 jours durant le premier semestre et 30 jours le deuxième. Cinquante-neuf de ces plaintes ont été traitées en moins de 15 jours tandis que 36 autres, toutes officieuses, ont exigé plus de 120 jours.

De plus, l'Office a fait enquête sur 15 plaintes ou différends émis par des transporteurs aériens et portant sur les applications tarifaires d'autres transporteurs offrant des services internationaux. Tous ces dossiers ont été résolus dans un délai moyen d'un mois et demi, deux d'entre eux ayant exigé trois semaines ou moins et deux autres, trois mois ou plus.

Services de transport par eau

L'Office a reçu deux plaintes officielles concernant des services de transport par eau.

L'une des plaintes a exigé 126 jours pour être résolue et l'autre était encore à l'étude à la fin de l'année.

Services ferroviaires

En matière d'interconnexion, dix dossiers ont été soumis à l'Office. Cinq ont été réglés, dont deux ont ensuite été portés en appel devant la Cour fédérale; deux d'entre eux ont été retirés, et trois autres, reçus tard dans l'année, étaient encore à l'étude en 1989.

L'Office a reçu deux demandes liées aux services ferroviaires concernant les dispositions de la Loi relatives aux droits de circulation et à l'usage commun des voies. L'une de ces demandes a été réglée et l'autre était toujours à l'étude à la fin de l'année.

Deux litiges concernant les obligations des transporteurs ferroviaires et exigeant une décision dans les 120 jours ont été soumis à l'Office. L'un d'entre eux a été réglée dans les délais prescrits, mais a ensuite été porté en appel devant la Cour fédérale. L'autre a été reçu en décembre 1988.

Douze plaintes ou demandes officielles concernant les services de transport ferroviaire de passagers ont également été résolues par l'Office. De plus, ce dernier a traité 40 demandes transmises par le cabinet du Ministre concernant des problèmes de service; toutes ont été traitées dans les délais prescrits.

L'Office a reçu deux demandes d'établissement de prix de ligne concurrentiels qui devaient être traitées en 45 jours. La première a fait l'objet d'une décision dans les délais impartis et a ensuite été portée en appel devant la Cour fédérale. L'autre a été retirée.

Deux demandes concernant des tarifs ferroviaires non compensatoires ont été reçues durant l'année : une a été réglée et l'autre était à l'étude à la fin de 1988.

En 1988, sur les cinq plaintes ou demandes officielles reçues en 1988 au sujet des tarifs ferroviaires, l'une était assortie d'un délai statutaire en vertu de la *LTGO*. L'Office avait 120 jours pour régler l'affaire mais a rendu sa décision en 91 jours seulement.

Services de transport offerts aux personnes handicapées

En 1988, l'Office a reçu 41 plaintes concernant des services de transport offerts aux personnes handicapées. De ce nombre, 32 ont été réglées en 1988 et neuf ont été reportées à 1989 en raison de leur date de réception. Dix-huit plaintes ont été réglées en moins d'un mois et 11, entre un et deux mois. À cause des réponses tardives des

transporteurs, trois plaintes seulement ont exigé plus de deux mois.

Médiation et arbitrage

De nouveaux mécanismes de règlement des différends pouvant survenir entre les expéditeurs et les transporteurs ou entre des transporteurs, à propos de services de transport de marchandises, ont été établis par la *LNT*. L'Office n'a reçu aucune demande de médiation ou d'arbitrage touchant au transport aérien en 1988.

Toutefois, il a répondu à plus de 25 demandes d'aide concernant des différends ferroviaires et touchant des questions de tarifs, de services, d'infrastructure et d'abandons de ligne.

La Loi donne 30 jours à l'Office pour résoudre toute demande officielle de médiation; dans la majorité des cas, l'Office a répondu dans les délais, en proposant des solutions qui ont satisfait les parties. Quant aux demandes ayant exigé plus de 30 jours, le délai supplémentaire est survenu soit en raison d'une demande des parties ou de leur consentement et ce, afin d'étudier de nouvelles options aptes à permettre la résolution des différends.

Fusions et acquisitions

L'Office a reçu seulement deux projets d'acquisition d'entreprises de transport aérien exigeant la parution d'un avis public. Dans les deux cas, l'avis a été diffusé dans la *Gazette du Canada* dans un intervalle de deux semaines après la réception du dossier complet. Personne n'ayant soulevé d'objection, toutes les parties ont été informées, dans la semaine suivant le délai d'avis public de 30 jours, que les transactions proposées ne feraient l'objet d'aucun autre examen par l'Office.

Douze projets d'acquisition d'entreprises de transport par véhicules à moteur exigeant un avis public ont été reçus. Dans tous les cas, l'avis a été publié dans la *Gazette du Canada* dans un délai de deux jours à deux semaines après la réception de la demande. Dans un cas, le projet a été abandonné par consentement mutuel des parties. Dans les 11 autres, aucune objection n'ayant été soulevée, les parties ont été informées, dans les sept jours suivant la période de 30 jours d'avis public, que les acquisitions projetées ne feraient l'objet d'aucune autre étude par l'Office et les dossiers ont été classés. Au début de 1989, un tel avis a été envoyé parce que le projet d'acquisition avait été communiqué à l'Office à la fin de 1988.

RATIONALISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE

Demandes d'abandon d'embranchements

Les dispositions de la *LNT* relatives à l'abandon d'embranchements ont été conçues pour rationaliser les dispositions correspondantes de la *Loi sur les chemins de fer*, en établissant des critères, des règles et des délais très précis pour tous les aspects de la procédure.

Durant sa première année d'activité, l'Office a dû traiter des demandes qui avaient été acheminées à son prédécesseur, la Commission canadienne des transports (CCT), réexaminer des dossiers qui avaient déjà fait l'objet de décisions de la part de la CCT et s'occuper des nouvelles demandes qui lui ont été adressées en vertu de la *LNT*. Au total, il a été saisi de 73 dossiers en 1988.

Conformément aux limites législatives, seulement 43 de ces demandes exigeaient une décision en 1988. L'Office en a réglé 20, dont cinq à la suite d'audiences publiques. Quant aux autres dossiers, ils ont été reportés à 1989, l'Office espérant que la plupart auront été réglés d'ici au milieu de l'année.

Demandes concernant des gares

Parallèlement à la *LNT*, des modifications importantes ont été apportées aux articles de la *Loi sur les chemins de fer* concernant les gares afin d'accorder aux sociétés ferroviaires des pouvoirs discrétionnaires élargis pour la gestion de leurs ressources.

Bien qu'en 1988 l'Office ait été saisi d'un nombre important de dossiers à ce sujet, ses pouvoirs en la matière ont été contestés par VIA Rail, ce dernier ayant l'appui du CN et du CP. Par ailleurs, un projet de loi récemment adopté sur la protection du patrimoine n'a pas encore été proclamé mais, dès son entrée en vigueur, ses dispositions auront peut-être une incidence sur le traitement des demandes concernant les gares.

DEMANDES DE RÉVISION

Conformément aux nouvelles dispositions de la nouvelle législation, l'Office a reçu cinq demandes de révision touchant des transporteurs aériens. L'une d'entre elles a été reportée à 1989 et une autre a été résolue lorsque le transporteur a obtenu un permis par la suite. Quant aux trois dernières, elles ont été réglées en deux mois, deux mois et demi et cinq mois.

Sur cinq demandes concernant les services ferroviaires, l'une d'entre elles, relative à un embranchement, a été agréée lorsque de nouvelles données ont été fournies et la date d'abandon a été reportée au 1er juillet 1989. La révision de ce dossier a pris moins d'un mois. Une autre demande a été rejetée car aucun changement n'était intervenu au niveau des faits ou des circonstances. La révision de ce dossier a pris moins de trois mois. Les trois autres demandes sont encore à l'étude en 1989.

ANNEXES

RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS RELATIVES À L'ABANDON D'EMBRANCHEMENTS AU TITRE DE *LA LOI NATIONALE DE 1987 SUR LES TRANSPORTS*

CONTEXTE

Le paragraphe 267(3) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* exige que l'Office national des transports soumette au ministre des Transports un rapport résumant les activités de 1988 relatives à l'abandon d'embranchements ferroviaires.

Plus précisément, l'alinéa 267(3) *a*) stipule que le rapport de l'Office au sujet de l'année civile 1988 doit comprendre un résumé :

- des préavis d'intention d'abandonner des embranchements présentés au titre du paragraphe 160(1);
- des demandes d'abandon d'embranchements déposées au titre du paragraphe 160(4);
- des dates d'abandon établies durant l'année au titre de l'article 168;
- des projets de chaque société ferroviaire relevant de l'Office concernant le dépôt de tels préavis et de telles demandes durant l'année suivante, soit 1989.

Les renseignements pertinents sont classés dans les annexes suivantes :

ANNEXE A - Préavis d'intention de présenter une demande d'abandon en 1988

ANNEXE B - Résumé des demandes d'abandon en 1988

ANNEXE C - Demandes d'abandon de lignes ferroviaires

ANNEXE D - Récapitulation des dates d'abandon de lignes fixées en vertu de l'article 168 de la *LNT de 1987*

ANNEXE E - Résumé des projets de dépôt de préavis et de demandes d'abandon pour 1989

ANNEXE A

PRÉAVIS D'INTENTION
DE PRÉSENTER UNE DEMANDE D'ABANDON EN 1988
[PARAGRAPHE 160(1), *LNT DE 1987*]

Province/Société/ Subdivision	Limites	Longueur en milles	Date de réception
	NOUVELLE-ÉCOSSE		
CN Chester	Barry's Stillwater Marsh à Liverpool (p.m.42,25-p.m.109,07) Y compris les embr. Lunenburg et Blue Rocks	77,02	22 mars 1988
CP Kentville	Kentville à Annapolis Royal (p.m.4,6 - p.m.58,4)	53,8	28 mars 1988
CP Yarmouth	Annapolis Royal à Yarmouth (p.m.0,0 - p.m.86,6)	86,6	28 mars 1988
	Longueur totale (CN)	**77,02**	
	Longueur totale (CP)	**140,4**	
	ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD		
CN Borden	Charlottetown à Borden (p.m.0,0 - p.m.42,4)	42,4	18 juillet 1988
CN Kensington	Jonction Emerald à Linkletter (p.m.0,0 - p.m.19,45)	19,45	18 juillet 1988
	Longueur totale (CN)	**61,85**	
	NOUVEAU-BRUNSWICK		
CP Aroostook	Aroostook à frontière internationale (p.m.0,0 - p.m.4,8)	4,8	7 mars 1988
CP Houlton	Debec à frontière internationale (p.m.0,0 - p.m.5,0)	5,0	7 mars 1988
CP St. Andrews	Embr. Champlain à St. Andrews (p.m.18,1 - p.m.27,8)	9,7	17 février 1988
CP Shogomoc	Woodstock à Newburg (p.m.51,5 - p.m.54,2)	2,7	7 mars 1988

	Upper Kent à Aroostook (p.m.88,5 - p.m.104,6)	16,1	
CP Tobique	Jonction Perth à Plaster Rock (p.m.0,0 - p.m.27,5)	27,5	7 mars 1988
CN Tormentine	Sackville à Tormentine (p.m.0,0 - p.m.35,39)	35,39	18 juillet 1988
	Longueur totale (CN) **Longueur totale (CP)**	**35,39** **65,8**	
	QUÉBEC		
CN Mont Royal	Val Royal à Cartierville (p.m.7,22 - p.m.8,03)	0,81	5 février 1988
CP Témiscaming	Témiscamingue à Gendreau (p.m.40,5 - p.m.47,9)	7,4	21 mars 1988
CP Beebe	Lennoxville à jonction Beebe (p.m.2,9 - p.m.33,9)	31,0	31 mai 1988
CP Drummondville	Foster à Drummondville (p.m.0,00 - p.m.46,7) Y compris les embr. industriels de Drummondville et de L'Avenir	48,6	5 mai 1988
CP Stanstead	Jonction Beebe à Rock Island (p.m.0,0 - p.m.2,4)	2,4	31 mai 1988
	Longueur totale (CN) **Longueur totale (CP)**	**0,81** **89,4**	
	ONTARIO		
CN Forest	St. Mary's à Lucan (p.m.0,00 - p.m.15,50)	15,50	30 novembre 1988
CN Newmarket (embr. Beeton et Alliston)	Beeton à Barrie (p.m.58,75 - p.m.77,10)	23,87	15 décembre 1988
CP Simcoe/ Waterford	Waterford à jonction Simcoe (p.m.35,3 - p.m.43,1)	7,8	11 juin 1988
	Brantford à jonction L.E.&N. (p.m.63,7 - p.m.78,9) Y compris l'embr. Waterford	16,3	
CP Simcoe/ Waterloo	Main Street Galt à Brantford (p.m.0,0 - p.m.19,4)	19,4	8 juillet 1988
	Main Street Galt (p.m.0,0 - p.m.0,8)	0,8	

CN Uxbridge (embr. Campbellford)	Peterborough à Lindsay (p.m.63,25 - p.m.85,18) Y compris l'embr. Lakefield (p.m.0,0 - p.m.9,51) Y compris l'embr. Asburnham (p.m.0,0 - p.m.0,72)	32,16	17 mars 1988
CP Waterford	Hamilton à Brantford (p.m.41,0 - p.m.61,0)	20,0	30 mai 1988
	Longueur totale (CN)	**71,53**	
	Longueur totale (CP)	**64,3**	
	ALBERTA		
CN Coronado	Lindbergh à Heinsburg (p.m.151,78 - p.m.160,02)	8,24	10 février 1988
CP Willingdon	Embr. Chemical (p.m.0,0 - p.m.6,0)	6,0	8 février 1988
	Longueur totale (CN)	**8,24**	
	Longueur totale (CP)	**6,0**	
	COLOMBIE-BRITANNIQUE		
CP Westminster (embr. Van Horne) *	p.m. 3,33 au p.m. 7,18	3,85	14 octobre 1988
	Longueur totale (CP)	**3,85**	

* Sous réserve de détermination par l'Office, au titre du paragraphe 157(4), que cette voie n'est pas incluse dans le contrôle de l'abandon. Enquête en cours.

ANNEXE B

RÉSUMÉ DES DEMANDES D'ABANDON EN 1988
[PARAGRAPHE 160(4) DE LA *LNT DE 1987*]

Province	Nombre de demandes			Millage		
	CN	CP	Total	CN	CP	Total
Terre-Neuve	1	S.o.	1	7,00	S.o.	7,00
Nouvelle-Écosse	1	2	3	77,02	139,8	216,82
Île-du-Prince-Édouard	7	S.o.	7	235,01	S.o.	235,01
Nouveau-Brunswick+	3	5	8	216,12	65,8	281,92
Québec++	11	3	14	440,40	132,0	572,40
Ontario+++	10	6	18*	465,00	162,05	739,45*
Manitoba	4	S.o.	4	158,64	S.o.	158,64
Saskatchewan	7	3	10	183,26	70,4	253,66
Alberta	2**	3**	5**	20,38**	71,20**	91,58**
Colombie-Britannique	2	2	4	3,27	127,7	130,97
Total	48	24	73	1 806,10	768,95	2 687,45

\+ (Les deux demandes de Shogomoc sont regroupées en une seule. Longueur totale : 18,8 milles)
++ (Les deux demandes de Granby sont regroupées en une seule. Longueur totale : 49,24 milles)
+++ (Les demandes de Kincardine, Owen Sound et Newton sont regroupées en une seule. Longueur totale : 108,29 milles)
* (Comprend deux demandes de CSX Transportation, portant sur cinq segments de 112,4 milles)
** (Comprend une demande CN-CP pour 8,80 milles de voies à tronçon commun)

ANNEXE C

DEMANDES D'ABANDON DE LIGNES FERROVIAIRES
[paragraphe 160(4) de la *LNT de 1987*]

Société ferroviaire/ Subdivision	Entre les points milliaires	Nombre de milles	État
	Terre-Neuve		
(CN) Stephenville	White's Road-Stephenville (p.m. 0,00) (p.m. 7,00)	7,00	Abandon le 22 février 1989
	Longueur totale (CN)	**7,00**	
	Nouvelle-Écosse		
(CN) Chester	Barry's Stillwater Marsh-Liverpool (p.m. 42,25) (p.m. 109,07) (y compr. les embr. Lunenburg et Blue Rocks)	77,02	Examen en 1989
(CP) Kentville	Kentville-Annapolis Royal (p.m. 4,6) (p.m. 58,4)	53,8	Examen en 1989
(CP) Yarmouth	Annapolis Royal-Yarmouth (p.m. 0,0) (p.m. 86,6)	86,6	Examen en 1989
	Longueur totale (CN)	**77,02**	
	Longueur totale (CP)	**140,4**	
	Île-du-Prince-Édouard		
(CN) Borden	Charlottetown-Borden (p.m. 0,00) (p.m. 42,40)	42,40	Examen en 1989
(CN) Kensington	Jonction Emerald-Linkletter (p.m. 0,00) (p.m. 19,45)	19,45	Examen en 1989
(CN) Kensington	Linkletter-Tignish (p.m. 19,45) (p.m. 84,61)	65,16	Réexamen en 1989
(CN) Montague	Jonction Mount Stewart-Montague (p.m. 0,00) (p.m. 25,61)	25,61	Réexamen en 1989

(CN) Murray Harbour	Maple Hill-Uigg (y compris une partie de l'embr. Mt. Herbert) (p.m. 0,00) (p.m. 17,77)	22,37	Réexamen en 1989
(CN) Souris	Jonction Royalty-Souris (p.m. 0,00) (p.m. 55,02)	55,02	Réexamen en 1989
(CN) Souris (embr. Elmira)	Jonction Harmony-Baltic (p.m. 0,00) (p.m. 5,00)	5,00	Réexamen en 1989
	Longueur totale (CN)	**235,01**	
	Nouveau-Brunswick		
(CP) Aroostook	Aroostook-frontière internationale (p.m. 0,0) (p.m. 4,8)	4,8	Examen en 1989
(CN) Caraquet	East Bathurst-Tracadie (y compris l'embr. Shippagan) (p.m. 4,34) (p.m. 72,04)	74,97	Réexamen en 1989
(CP) Houlton	Debec-frontière internationale (p.m. 0,00) (p.m. 5,00)	5,00	Examen en 1989
(CP) St. Andrew's	Embr. Champlain-St. Andrew's (p.m. 18,1) (p.m. 27,8)	9,7	Abandon le 6 novembre 1988
(CN) St.Quentin	Tide Head-Jonction I.N.R. (p.m. 0,00) (p.m. 103,50)	103,50	Réexamen en 1989
(CP) Shogomoc+	Woodstock-Newburg (p.m. 51,5) (p.m. 54,2)	2,7	Examen en 1989
(CP) Shogomoc+	Upper Kent-Aroostook (p.m. 88,5) (p.m. 104,6)	16,1	Examen en 1989
(CP) Tobique	Jonction Perth-Plaster Rock (p.m. 0,0) (p.m. 27,5)	27,5	Examen en 1989
(CN) Tormentine	Sackville-Tormentine (p.m. 0,00) (p.m. 35,39)	35,39	Examen en 1989
	Longueur totale (CN) **Longueur totale (CP)**	**213,86** **65,8**	

Québec

(CN) Chandler	Ste-Adélaïde-Gaspé (p.m. 48,10) (p.m. 104,23)	56,13	Réexamen d'ici à 1990
(CN) Chapais	Franquet-Chapais (p.m. 72,06) (p.m. 169,40)	97,34	Audience publique tenue les 28 février et 2 mars 1989. Décision pendante.
(CN) Danville	Chaudière-Richmond (embr. Industrial, Victo Container et Victoriaville) (p.m. 0,00) (p.m. 87,22)	88,62	Abandon le 8 août 1989
(CN) Granby++	Granby-Chambly (p.m. 9,00) (p.m. 44,00)	35,00	Réexamen d'ici à 1990
(CN) Granby++ (embr. West Shefford)	Clough-Granby (p.m. 0,00) (p.m. 14,24)	14,24	Abandon le 31 décembre 1988
(CN) Lac St-Jean	Jonction Baie des Ha Ha-Chicoutimi (p.m. 205,65) (p.m. 210,96)	5,31	Abandon le 1er mai 1988
(CN) Montfort (embr. Grenville)	Grenmont-Saint-André-Est (p.m. 0,00) (p.m. 17,70)	17,70	Abandon le 14 septembre 1988
(CN) Mont-Royal	Val Royal-Cartierville (p.m. 7,22) (p.m. 8,03)	0,81	Abandon le 30 décembre 1988
(CP) Ste-Agathe	St-Jérôme-Ste-Agathe (p.m.13,6) (p.m. 44,4)	30,8	Réexamen en 1989
(CP) Ste-Agathe	Ste-Agathe-Mont-Laurier (p.m. 44,4) (p.m. 138,2)	93,8	Réexamen en 1989
(CN) St-Raymond	Hedley-Jackson's (p.m. 2,62) (p.m. 36,50)	33,88	Réexamen d'ici à 1991
(CN) St-Raymond	Jackson's-Rivière-à-Pierre (p.m. 36,50) (p.m. 55,57)	19,07	Réexamen en 1989
(CN) Sorel	Sorel-St-Grégoire (embr. Des Ormeaux et Bécancour) (p.m. 45,50) (p.m. 84,20)	39,30	Audience publique tenue le 16 juin 1988. Approbation du rapport par l'Office pendante.
(CP) Temiscaming	Témiscamingue-Gendreau (p.m. 40,5) (p.m. 47,9)	7,4	Examen en 1989

(CN) Temiscouata	Cabano-Edmundston East (p.m. 44,00) (p.m. 77,00)	33,00	Réexamen en 1989
	Longueur totale (CN) **Longueur totale (CP)**	**440,40** **132,00**	
	Ontario		
(CN) Bruce Lake	Jonction Carroll-Bruce Lake (p.m. 0,00) (p.m. 66,16)	66,16	Abandon le 25 septembre 1988
(CN) Burford	Brantford-Burford (p.m. 3,35) (p.m. 11,00)	7,65	Réexamen d'ici à 1990
(CP) Carleton Place	Nepean-Carleton Place (p.m. 9,0) (p.m. 28,1)	19,1	Abandon le 29 décembre 1989
(CN) Forest	Lucan-Parkhill (p.m. 15,50) (p.m. 30,50)	15,00	Réexamen en 1989
(CN) Goderich	Guelph-Goderich (p.m. 34,9) (p.m. 112,1)	77,2	Abandon le 31 décembre 1988
(CN) Kincardine+++	Listowel (p.m. 0,0) (p.m. 1,41)	1,41	Réexamen d'ici à 1990
(CN) Kincardine	Listowel-Wingham (p.m. 1,41) (p.m. 30,34)	28,93	Réexamen d'ici à 1990
(CN) Newton+++	Stratford-Palmerston (p.m. 1,17) (p.m. 36,62)	35,45	Réexamen d'ici à 1990
(CN) Owen Sound+++	Palmerston-Owen Sound (p.m. 0,00) (p.m. 71,43)	71,43	Réexamen d'ici à 1990
(CN) Renfrew	Nepean-Renfrew (p.m. 0,00) (p.m. 43,78)	43,78	Abandon le 30 décembre 1989 ou à la date de commencement du service ferroviaire de remplacement à l'embranchement BASF, si celle-ci est plus tôt.
(CP) St. Mary's	St. Mary's (p.m. 23,55 - p.m. 25,00)	1,45	Abandon le 13 août 1988
(CP) Simcoe/ Waterford	Waterford-Jonction Simcoe (p.m. 35,3) (p.m. 43,1)	7,8	Réexamen en 1989
	Brantford à Jonction L.E.&N. (y compr. l'embr. Waterford) (p.m. 63,7) (p.m. 78,9)	16,3	

CP Simcoe/ Waterloo	Galt-Brantford (p.m. 0,00) (p.m. 19,4)	19,4	Examen en 1989
	Galt (p.m. 0,00) (p.m. 0,8)	0,8	
(CN) Smiths Falls	Richmond-Smiths Falls (p.m. 13,00) (p.m. 34,05)	21,05	Réexamen en 1989
(CN) Southampton	Jonction Harriston-Douglas Point (p.m. 0,00) (p.m. 59,56)	59,56	Abandon le 22 janvier 1989
(CSXT) Subdivision*	West Lorne-St. Thomas (p.m. 102,8) (p.m. 126,8)	24,0	Abandon le 1er juillet 1988
(CSXT) Subdivision #1	Oldcastle-Leamington (p.m. 8,0) (p.m. 37,0)	29,0	Examen en 1989
	Leamington-Blenheim (p.m. 39,0) (p.m. 73,5)	34,5	Examen en 1989
	Blenheim-voie industrielle Black's (p.m. 75,3) (p.m. 95,5)	20,2	Examen en 1989
	Rodney-West Lorne (p.m. 98,1) (p.m. 102,8)	4,7	Examen en 1989
(CN) Taschereau	La Sarre-Cochrane (p.m. 99,00) (p.m. 181,42)	82,42	Réexamen d'ici à 1990
(CN) Uxbridge (embr. Campbellford)	Peterborough-Lindsay (p.m. 63,25) (p.m. 85,18) (y comp. les embr. Lakefield et Ashburnham)	32,16	Examen en 1989
(CP) Waterford	Hamilton-Brantford (p.m. 41,0) (p.m. 61,0)	20,0	Examen en 1989
	Longueur totale (CN)	**465,00**	
	Longueur totale (CP)	**162,05**	
	Longueur totale (CSXT)	**112,40**	
	Manitoba		
(CN) Chisel Lake	Optic Lake-Osborne Lake (p.m. 0,00) (p.m. 71,05)	71,05	Abandon le 15 septembre 1988
(CN) Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch (p.m 0,50) (p.m. 72,00)	71,50	Réexamen en 1989
(CN) Neepawa	Neepawa-Jonction Rossburn (p.m. 33,6) (p.m. 37,79)	4,19	L'abandon dépend de la construction d'un raccordement. Financement non fourni à ce jour.

(CN) Rossburn	Jonction Rossburn-Bethany (p.m. 0,00) (p.m. 11,90)	11,90	L'abandon dépend de la construction d'un raccordement. Financement non fourni à ce jour.
	Longueur totale (CN)	**158,64**	
	Saskatchewan		
(CN) Central Butte	Jonction Moose Jaw-Mawer (p.m. 39,37) (p.m. 85,00)	45,63	Réexamen d'ici à 1990
(CN) Chelan	Reserve-Weekes (p.m. 0,00) (p.m. 12,87)	12,87	Réexamen en 1989
(CP) Colony	Rockglen-Killdeer (p.m. 0,0) (p.m. 24,6)	24,6	Abandon le 1er août 1989
(CN) Corning	Peebles-Corning (p.m. 0,00) (p.m. 15,00)	15,00	Réexamen en 1989
(CN) Cudworth	St. Louis (p.m. 84,60) (p.m. 86,36)	1,76	Abandon le 6 août 1988
(CN) Erwood	Baden-Hudson Bay (p.m. 50,85) (p.m. 100,00)	49,15	Réexamen en 1989
(CP) Kisbey	Griffin-Weyburn (p.m. 43,6) (p.m. 60,9)	17,3	Réexamen d'ici à 1990
(CP) Neudorf	Rocanville-Esterhazy (p.m. 53,5) (p.m. 82.0)	28,5	Réexamen en 1989
(CN) Porter	Jonction Oban-Cando (p.m. 0,00) (p.m. 18,00)	18,00	Réexamen en 1989
(CN) Preeceville	Preeceville-Kelvington (p.m. 72,73) (p.m. 113,58)	40,85	Réexamen d'ici à 1990
	Longueur totale (CN)	**183,26**	
	Longueur totale (CP)	**70,40**	
	Alberta		
(CP) Altawan	Notukeu-Manyberries (p.m. 65,7) (p.m. 122,1)	56,4	Réexamen d'ici à 1990
(CN) Coronado	Elk Point-Lindberg (p.m. 140,20) (p.m. 151,78)	11,58	Examen en 1989
(CN-CP) Langdon Rosedale-Bullpound Tronçon commun	Rosedale-East Coulee (p.m. 85,50) (p.m. 94,30)	8,80**	Abandon le 7 septembre 1988

(CP) Willingdon (embr. Chemical)	p.m. 0,0 - p.m. 6,0	6,0	Abandon le 1er décembre 1989
	Longueur totale (CN)	**20,38****	
	Longueur totale (CP)	**71,2****	
	Colombie-Britannique		
(CP) Boundary	Robson West-Midway (y compris les embr. Carson et Carmi) (p.m. 30,7) (p.m. 126,6)	100,3	Réexamen d'ici à 1990
(CN) Cowichan	Victoria (p.m. 0,00) (p.m. 1,90)	1,90	Réexamen d'ici à 1990
(CN) Cowichan (embr. Saanich)	Victoria (p.m. 0,00) (p.m. 1,37)	1,37	Réexamen d'ici à 1990
(CP) Kaslo	Rosebery-Nakusp (p.m. 3,8) (p.m. 31,2)	27,4	Abandon le 31 décembre 1988
	Longueur totale (CN)	**3,27**	
	Longueur totale (CP)	**127,7**	

* Visés dans une seule demande
** Comprend la demande de CN-CP relative à 8,80 milles de tronçon commun.
\+ (Les deux demandes de Shogomoc sont regroupées en une seule. Longueur totale : 18,8 milles)
++ (Les deux demandes de Granby sont regroupées en une seule. Longueur totale : 49,24 milles)
+++ (Les demandes de Kincardine, Owen Sound et Newton sont regroupées en une seule. Longueur totale : 108,29 milles)

ANNEXE D

RÉCAPITULATION DES DATES D'ABANDON DE LIGNES FIXÉES EN VERTU DE L'ARTICLE 168 DE LA *LNT DE 1987*

ARRETÉS ET DÉCISIONS, 1988
ABANDON D'EMBRANCHEMENTS

Subdivision	Entre les points milliaires	Nombre de milles	N° et date de l'arrêté	Décision
	Nouveau-Brunswick			
(CP) St.Andrews	Embr. Champlain-St.Andrews (p.m.18,1 - p.m.27,8)	9,7	1988-R-897 7 oct. 1988	Abandon le 6 nov. 1988
	Québec			
(CN) Lac-St-Jean	Jonction Baie des Ha Ha-Chicoutimi (p.m.205,65 - p.m.210,96)	5,31	1988-R-398 29 avr. 1988	Abandon le 1er mai 1988
(CN) Montfort (embr. Grenville)	Grenmont-Saint-André Est (p.m.0,00 - p.m.17,70)	17,70	1988-R-714 15 août 1988	Abandon le 14 sept. 1988
(CN) St-Raymond	Hedley-Jackson's (p.m.2,62 - p.m.36,50)	33,88	1988-R-1085 30 nov. 1988	Maintien en exploitation
(CN) Mont-Royal	Val Royal-Cartierville (p.m.7,22 - p.m.8,03)	0,81	1988-R-1084 30 nov. 1988	Abandon le 30 déc. 1988
(CN) Granby	Granby-Chambly (p.m.9,00 - p.m.44,00)	35,00	1988-R-1116 1er déc. 1988	Maintien en exploitation
(CN) Granby (embr. West Shefford)	Clough-Farnham (p.m.0,00 - p.m.14,24)	14,24	1988-R-1116 1er déc. 1988	Abandon le 31 déc. 1988
	Ontario			
(CP) St.Mary's	St.Mary's (p.m.23,55 - p.m.25,00)	1,45	1988-R-601 14 juill. 1988	Abandon le 13 août 1988
(CN) Southampton	Jonction Harriston-Douglas Point (p.m.0,00 - p.m.59,56)	59,56	1988-R-632 22 juill. 1988	Abandon le 22 janvier 1989
(CN) Bruce Lake	Jonction Carroll-Bruce Lake (p.m.0,00 - p.m.66,16)	66,16	1988-R-745 26 août 1988	Abandon le 25 sept. 1988

(CP) Goderich	Guelph-Goderich (p.m.34,9 - p.m.112,1)	77,2	1988-R-1115 1er déc. 1988	Abandon le 31 déc. 1988
(CP) Carleton Place	Nepean-Carleton Place (p.m.9,0 - p.m.28,1)	19,1	1988-R-1248 29 déc. 1988	Abandon le 29 déc. 1989
(CN) Renfrew	Nepean-Renfrew (p.m.0,00 - p.m.43,78)	43,78	1988-R-1216 30 déc. 1988	Abandon le 30 déc. 1989 ou à la date de commencement du service ferroviaire de remplacement à l'embranchement BASF, si celle-ci est plus tôt.
(CSXT)	West Lorne-St.Thomas (p.m.102,80 - p.m.126,8)	24,0	Télex 30 juin 1988	Abandon le 1er juill. 1988
	Manitoba			
(CN) Chisel Lake	Optic Lake-Osborne Lake (p.m.0,00 - p.m.71,05)	71,05	1988-R-715 16 août 1988	Abandon le 15 sept. 1988
	Saskatchewan			
(CN) Cudworth	St.Louis (p.m.84,60 - p.m.86,36)	1,76	1988-R-573 6 juill. 1988	Abandon le 6 août 1988
(CP) Colony	Rockglen-Killdeer (p.m.0,0 - p.m.24,6)	24,6	1988-R-903 12 oct. 1988	Abandon le 31 août 1989
	Alberta			
(CN-CP) Langdon/ Rosedale-Bullpound Tronçon commun	Rosedale-East Coulee (p.m.85,50 - p.m.94,30)	8,80	1988-R-702 8 août 1988	Abandon le 7 sept. 1988
(CP) Willingdon (embr. Chemical)	(p.m.0,00 - p.m.6,0)	6,0	1988-R-1117 1er déc. 1988	Abandon le 1er déc. 1989
	Colombie-Britannique			
(CP) Boundary	Robson West-Midway (y compris les embr. Carson et Carmi) (p.m.30,7 - p.m.126,6)	100,3	1988-R-547 30 juin 1988	Maintien en exploitation
(CP) Kaslo	Rosebery-Nakusp (p.m.3,8 - p.m.31,2)	27,4	1988-R-1114 1er déc. 1988	Abandon le 31 déc. 1988

ANNEXE E

RÉSUMÉ DES PROJETS DE DÉPÔT DE PRÉAVIS ET DE DEMANDES D'ABANDON POUR 1989

Afin d'établir les projets d'abandon des diverses sociétés ferroviaires relevant de ses pouvoirs, l'Office a demandé les renseignements pertinents aux sociétés suivantes :

* Algoma Central Railway
* Burlington Northern (Manitoba) Limited
* Burlington Northern Railroad Company
* Canadien National
* Canadien Pacifique
* Consolidated Rail Corporation
* CSX Transportation Incorporated
* Devco Railway
* The Essex Terminal Railway Company
* Napierville Junction Railway Company
* Nipissing Central Railway
* Norfolk and Western Railway Company
* Chemin de fer QNS&L
* Wabush Lake Railway Company Limited
* The White Pass and Yukon Corporation Limited

De toutes les sociétés interviewées, seuls le Canadien National et le Canadien Pacifique ont fait part de projets d'abandon de lignes. Aucune autre n'a indiqué qu'elle avait l'intention d'abandonner des embranchements ferroviaires en 1989.

Quant au CN et au CP, elles ont analysé leurs réseaux afin d'identifier les lignes qui pourraient être abandonnées.

Bien que le résumé suivant donne une idée du nombre de préavis et de demandes qui pourraient être présentés, ainsi que des millages approximatifs, les propositions réelles d'abandon peuvent encore être modifiées en raison de facteurs commerciaux, de décisions gouvernementales et de négociations avec les clients.

RÉSUMÉ DES PROJETS D'ABANDON D'EMBRANCHEMENTS EN 1989

	CN	CP	TOTAL
PRÉAVIS	34	26	60
DEMANDES D'ABANDON*	36	29	65
MILLAGE TOTAL	574	732	1 306

* Comprend les demandes reçues en 1989 à la suite de préavis déposés en 1988.